

الجمهورية التونسية
وزارة النقل

المشروع السنوي للأداء
لمهمة النقل
لسنة 2022

ديسمبر 2022

الفهرس

المحور الأول: التقديم العام للمهمة

1. تقديم إستراتيجية المهمة 4-8
2. تقديم برامج المهمة 8-8
3. الميزانية وإطار نفقات المهمة على المدى المتوسط 8-13

المحور الثاني: تقديم برامج المهمة

I. برنامج النقل البري

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته 15-18
2. أهداف ومؤشرات الأداء الخاصة بالبرنامج 18-25
3. إطار نفقات البرنامج على المدى المتوسط 26-26

II. برنامج الطيران المدني

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته 28-32
2. أهداف ومؤشرات الأداء الخاصة بالبرنامج 32-44
3. إطار نفقات البرنامج على المدى المتوسط 45-45

III. برنامج النقل البحري والموانئ البحرية التجارية

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته 47-50
2. أهداف ومؤشرات ق الأداء الخاصة بالبرنامج 51-58
3. إطار نفقات البرنامج على المدى المتوسط ميزانية البرنامج 58-58

IV. برنامج القيادة والمساندة

1. تقديم البرنامج وإستراتيجيته 60-61
2. أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج 61-68
3. إطار نفقات البرنامج على المدى المتوسط 68-68

الملاحق : 1- بطاقات المؤشرات 2- بطاقة الفاعلون العموميون

المحور الأول:
تقديم عام لمهمة النقل

1- تقديم استراتيجية المهمة

تتمثل مهمة وزارة النقل في تركيز وتطوير منظومة نقل شاملة، مندمجة ومتكاملة تساهم في دفع التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة وتضمن الإستجابة إلى حاجيات الأشخاص للنقل في أحسن الظروف الممكنة خاصة من حيث السلامة والأمان والكلفة والجودة وحماية المحيط. وتشمل منظومة النقل أنشطة النقل والجولان برا وبحرا وجوا واللوجستية والرصد الجوي. ولهذا الغرض، تتولى وزارة النقل ضبط السياسة العامة والمخططات والبرامج في مجال النقل واللوجستية ومتابعة تنفيذها.

ومن هذا المنطلق، تعمل الوزارة على ضبط استراتيجيات متكاملة ترمي إلى تحقيق نسق إستثنائي للنمو وتولي البعد الجهوي العناية التي يستوجبها ويضمن توازنا بين الجهات ويساهم في فك العزلة عن المناطق والجهات المعزولة وتحسين ظروف ومستوى العيش من حيث توزيع فرص التشغيل والمشاريع الإستثمارية. ورغم المجهودات المبذولة والسعي المتواصل للنهوض بالقطاع وتلافي النقائص وتجاوز الصعوبات التي يعترضها، إلا أن السنوات الأخيرة شهدت تفاقم الأزمة الهيكلية التي يعاني منها القطاع والتي تعمقت نتيجة تداعيات تفشي جائحة كورونا لتضاف إلى العوامل الأخرى والتي أهمها:

- ✓ صعوبة الوضع الاقتصادي العام للبلاد وتراجع مؤشرات النمو.
- ✓ الصعوبات المالية الهيكلية لجل المؤسسات والمنشآت العمومية في مجال النقل واللوجستيك.
- ✓ عدم التوصل إلى إيجاد مصادر تمويل بالنسبة للمشاريع الكبرى سواء المعروضة للتمويل العمومي أو للشراكة بين القطاعين العام والخاص و يعود ذلك إلى صعوبة الوضع المالية العمومية من جهة و الوضعية المالية الحرجة للشركات المعنية بإبرام إتفاقيات التمويل من جهة أخرى إلى جانب هشاشة الوضع الاقتصادي و مناخ الأعمال و الإستثمار بصفة عامة بالنسبة للقطاع الخاص.
- ✓ عدم تمكن ميزانية الدولة من رصد الإعتمادات الضرورية المبرمجة والمقدرة بحوالي 700 مليون دينار سنويا ، في حين لم تتجاوز الإعتمادات المرصودة لميزانية الإستثمار ضمن ميزانية وزارة النقل واللوجستيك 200 مليون دينار سنويا.
- ✓ تأثير التحركات الاجتماعية المتتالية على نسق إنجاز عديد مشاريع البنية التحتية وخاصة الحديدية. و بالنظر لما سبق، و سعيا للنهوض بالقطاع في إطار نظرة إستراتيجية لتجاوز الأزمة الهيكلية الراهنة و تلافي تبعات جائحة كوفيد-19، ترتكز رؤية الوزارة حاليا و على المدى المتوسط حول المواطن والمؤسسة و الإفتتاح الخارجي إلى جانب محاور عامة مهيكلية.

بالنسبة للمواطن، تتمثل الرؤية الإستراتيجية أساسا في:

• النهوض بمنظومة التنقلات (الحضرية و بين المدن) من خلال :

➤ تطوير البنية التحتية للسكك الحديدية

➤ إحداث خطوط مترو جديدة

➤ إستكمال مشروع الشبكة الحديدية السريعة

➤ النهوض بالمحطات (تهيئة، تأهيل، جعلها مراكز حياة و خدمات)

➤ تطوير التنقلات الحضرية البحرية (بطاحات،...)

• تدعيم السلامة المرورية وتعصير الخدمات الفنية

أما بخصوص مساندة المؤسسات الاقتصادية ، فإن الرؤية لإستراتيجية تتمحور حول :

• تطوير الموانئ البحرية التجارية والمطارات والمعابر الحدودية البرية

• النهوض بالمنظومة اللوجستية ونقل البضائع

كما تعمل الوزارة على تكريس الإنفتاح الدولي للقطاع وللاقتصاد الوطني أساسا من خلال:

• النهوض بالنقل الجوي والبحري، والنقل الحديدي الدولي

• تطوير المطارات والموانئ والمعابر الحدودية البرية

• تطوير منظومة النقل واللوجستية بالنيضة

و تركز الإستراتيجية المذكورة حول محاور مشتركة مهيكلت تتمثل أساسا في :

• إعادة تنظيم القطاع ومراجعة الأطر القانونية والمؤسسية

• إعادة الهيكلة و النهوض بالحوكمة و القدرة على الأداء

• تكثيف استعمال التكنولوجيات الحديثة والرقمنة و تطوير النقل الذكي

• إرساء نقل مستديم (النجاعة الطاقية)

الآفاق القطاعية والتوجهات والإصلاحات الكبرى على المدى المتوسط (2022-2024):

أ- على مستوى النقل البري

✓ مراجعة الإطار القانوني لتنظيم النقل البري من خلال مراجعة القانون عدد 33 لسنة 2004

المتعلق بتنظيم النقل البري وبعض نصوصه التطبيقية.

✓ مراجعة مجلة الطرقات ونصوصها التطبيقية.

✓ فتح نشاط النقل العمومي الجماعي للمسافرين للخواص في إطار تدعيم الشراكة بين القطاع

العام والخاص لمجابهة الطلبات المتزايدة على النقل العمومي الجماعي للمسافرين.

✓ إرساء السلط الجهوية للتنقلات الحضرية

الإعلان عن طلب عروض لإنجاز دراسات تفصيلية حول إرساء السلط المنضمة للتنقلات الحضرية وذلك في إطار مفهوم أكثر شمولية يعوض النقل البري بمفهوم التنقلات نظرا لارتباط النقل بمجالات أخرى من أهمها التهيئة والتخطيط العمراني والطاقة والبيئة والنقل الذكي.

✓ إستكمال نسق أهم مشاريع النقل العمومي الجماعي:

- مشروع الشبكة الحديدية السريعة
- مشروع مترو صفاقس

ب- على مستوى النقل الجوي

- تأهيل والرفع من تنافسية المؤسسات العاملة في القطاع في ظل الظروف الراهنة وخاصة المصادقة والإنطلاق في تنفيذ مخطط إصلاح مجمع الخطوط التونسية.
- التوقيع والإنطلاق في تنفيذ أحكام الاتفاق الأورومتوسطي في مجال النقل الجوي بين تونس والاتحاد الأوروبي.
- تنشيط المطارات الداخلية من خلال إرساء رؤية تشاركية وطنية من قبل جميع الوزارات والهيكل والجهات المعنية بمختلف مكوناتها،
- تأطير وتنظيم نشاط الطيران العام (Aviation Générale) ليلعب دوره المساند للقطاعات الاقتصادية والسياحية، لاسيما بعد التراجع الذي شهده قطاع النقل الجوي سنة 2020.
- دعم إستعمال التكنولوجيات الحديثة وتقنيات الإتصال والنظم المعلوماتية المندمجة في مجال الطيران المدني.
- الرفع من مستوى الإشراف على السلامة الجوية وأمن الطيران المدني،
- تعزيز مؤهلات سلطة الطيران المدني لتدعم موقعها كسلطة إشراف على منظمة السلامة الجوية وأمن الطيران المدني وسلطة تعديلية ورقابية على قطاع الطيران المدني، طبقا لتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي تأهيل البنية التحتية للمطارات التونسية والبت بخصوص ملف إنشاء مطار جديد ثان بتونس الكبرى مع الأخذ بعين الاعتبار للبنية التحتية للمطارات المتوفرة حاليا بما في ذلك مشروع توسعة المحطة الجوية بمطار تونس قرطاج الدولي.
- مواصلة ملائمة التشريع الوطني في مجال الطيران المدني مع المتطلبات الدولية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي.

- تحسين جودة الخدمات المسداة على مستوى شركات النقل الجوي والمطارات التونسية.

ت- على مستوى النقل البحري

- مواصلة تنفيذ برنامج تحسين الخدمات بميناء رادس .
- مواصلة إجراءات التعاقد مع مقاول لبناء المرحلة الأولى لمشروع الميناء بالمياه العميقة.
- الشروع في إنجاز دراسة المخطط المديرى للموانئ البحرية التجارية.
- التنسيق بين وزارة النقل واللوجستيك ووزارة أملاك الدولة لإمضاء عقد تمديد لزمة شركة الترابسا لاستغلال المطرف البترولي لميناء الصخيرة ومواصلة دراسة المخطط المديرى لتطوير هذا الميناء.
- تفعيل مشروع فتح خط بحري لنقل البضائع بين الموانئ التونسية وموانئ الساحل الغربي لإفريقيا (السينغال، ساحل العاج وغانا) بالتنسيق بين الناقلين البحريين والمصدرين التونسيين ومركز النهوض بالصادرات.
- دراسة اقتناء سفينة درجة لفائدة الشركة التونسية للملاحة لتعويض سفينة صلامبو وأوليس.
- إبرام اتفاقيات بين الشركة التونسية للملاحة وديوان الحبوب والديوان التونسي للتجارة والمجمع الكيميائي التونسي والشركات البترولية (ETAP et STIR) لتمكين الشركة من حصة من النقل البحري للواردات والصادرات والاستثمار في سفن جديدة.

ث- على مستوى اللوجستية

- مواصلة العمل على تطوير مناخ الأعمال في مجال اللوجستية من خلال إقرار جملة من الإصلاحات تهم مختلف القطاعات (نقل، تجارة، صناعة، ديوانة...) يتم تجسيمها على المدى القريب والمتوسط منها:
- استكمال الدراسات الاقتصادية والفنية للمناطق اللوجستية المبرمجة واستحداث إجراءات التحكم في الحوزة العقارية الخاصة بها.
- إصدار قانون المناطق اللوجستية .

ج- على مستوى النقل الذكي

- الاعتماد على النظم الذكية لتعصير منظومة النقل من خلال تركيز نظم الاستخلاص الإلكتروني للتذاكر التي تعتمد على البطاقات الذكية بشبكات الحافلات والمترو الخفيف والشبكة الحديدية السريعة واعتماد

تعريفة مندمجة للنقل الحضري على مستوى تونس الكبرى. وسيتم العمل في هذا الإطار على تركيز نظام معلومات جغرافي خاص بقطاع النقل (SIG Transport).

2- تقديم برامج المهمة:

تتضمن مهمة النقل لسنة 2022 أربع برامج وأربع برامج فرعية و15 نشاطا و14 هدفا استراتيجيا و28 مؤشرا لقيس أدائها ويساهم في تحقيقها 25 فاعلا عموميا. وتتنوع البرامج على النحو التالي:

- برنامج النقل البري
- برنامج الطيران المدني
- برنامج النقل البحري و الموانئ
- برنامج القيادة و المساندة

3- الميزانية وإطار نفقات المهمة على المدى المتوسط

جدول 1

توزيع ميزانية مهمة النقل لسنة 2022 حسب البرامج و طبيعة النفقة

النسبة من الميزانية %	المجموع	نفقات الإستثمار	نفقات التدخلات	نفقات التسيير	نفقات التأجير	إعتمادات الدفع	
النسبة من ميزانية الدولة	المهمة						
	953866	6655	920491	4067	22653	2022	
	729500	5740	698210	3950	21600	2021	
	224366	915	222281	117	1053	نسبة التطور 2022/2021	
		0,8%	96,0%	0,5%	2,7%	النسبة من ميزانية المهمة	
النسبة من المهمة	البرامج						
92,9%	892494	3120	885490	689	3695	2022	برنامج النقل البري
	674664	2735	667750	671	3508	2021	
	282170	385	217740	18	187	نسبة التطور 2022/2021	
1,9%	12524		10606		1918	2022	برنامج الطيران المدني
	12113		10420		1693	2021	
	411	0	186		225	نسبة التطور 2022/2021	
2,8%	24781		22129	412	2240	2022	برنامج النقل البحري و الموانئ البحرية التجارية
	19437		17065	400	1972	2021	
	5344	0	5064	12	268	نسبة التطور 2022/2021	
2,4%	23567	3535	2266	2966	14800	2022	برنامج القيادة و المساعدة
	23286	3005	2975	2879	14427	2021	
	281	530	-709	87	373	نسبة التطور 2022/2021	

• دون إعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات العمومية

جدول 2

توزيع ميزانية مهمة النقل لسنة 2022 حسب البرامج و الأنشطة

(اعتمادات التعهد)

الوحدة ألف دينار

نسبة التطور 2021/2022	تقديرات 2022	ق م 2021	البيان
28%	890374	697229	برنامج النقل البري
-92%	2060	26970	تنظيم النقل البري
25%	372000	298500	دعم الشركات الجهوية للنقل البري
87%	267880	143200	دعم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
14%	70700	62000	دعم شركة تونس للشبكة الحديدية السريعة
5%	160300	153000	دعم شركة نقل تونس
20%	3000	2500	دعم الشركة الوطنية للنقل بين المدن
55%	8818	5682	مساعدة شركة المترو الخفيف بصفاقس
4%	5616	5377	مساعدة ديوان المعابر الحدودية البرية
3%	12524	12113	برنامج الطيران المدني
19%	2524	2113	القيادة
0%	10000	10000	مساندة الفاعل العمومي (شركة الخطوط التونسية السريعة)
27%	24781	19437	برنامج النقل البحري و الموانئ البحرية التجارية
14%	1110	972	القيادة
27%	21594	17065	دعم الشركة الجديدة للنقل بقرقنة
48%	2077	1400	دعم شركة ميناء النفيضة
-21%	23068	29051	برنامج القيادة و المساندة
-23%	18172	23636	القيادة
-10%	4896	5415	دعم الرصد الجوي
25%	950747	757830	المجموع

جدول 3

توزيع ميزانية مهمة النقل لسنة 2022 حسب البرامج و الأنشطة

(اعتمادات الدفع)

الوحدة ألف دينار

نسبة التطور 2021/2022	تقديرات 2022	ق م 2021	البيان
32%	892994	674664	برنامج النقل البري
6%	4680	4405	تنظيم النقل البري
25%	372000	298500	دعم الشركات الجهوية للنقل البري
87%	267880	143200	دعم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
14%	70700	62000	دعم شركة تونس للشبكة الحديدية السريعة
5%	160300	153000	دعم شركة نقل تونس
20%	3000	2500	دعم الشركة الوطنية للنقل بين المدن
55%	8818	5682	مساعدة شركة المترو الخفيف بصفاقس
4%	5616	5377	مساعدة ديوان المعابر الحدودية البرية
3%	12524	12113	برنامج الطيران المدني
19%	2524	2113	القيادة
0%	10000	10000	مساندة الفاعل العمومي (شركة الخطوط التونسية السريعة)
27%	24781	19437	برنامج النقل البحري و الموانئ البحرية التجارية
7%	1110	1037	القيادة
29%	21594	16800	دعم الشركة الجديدة للنقل بقرقة
30%	2077	1600	دعم شركة ميناء النفيضة
1%	23567	23286	برنامج القيادة و المساندة
4%	18671	17871	القيادة
-10%	4896	5415	دعم الرصد الجوي
31%	953866	729500	المجموع

جدول 4

إطار النفقات متوسط المدى (2022-2024) التوزيع حسب طبيعة النفقة (إعتمادات الدفع)

الوحدة: ألف دينار

التقديرات			ق م	إنجازات	مصادر التمويل	البيان
2024	2023	2022	2021	2020		
24000	23300	22653	21600	19400	موارد الدولة	نفقات التأجير
9500	9000	8424	8550	5416	م ذ م ع	
33500	32300	31077	30150	24816	مجموع القسم	
4316	4190	4067	3950	3668	موارد الدولة	نفقات التسيير
4500	4000	3185	3385	1378	م ذ م ع	
8816	8190	7252	7335	5046	مجموع القسم	
836262	823287	920491	698210	783767	موارد الدولة	نفقات التدخلات
450	400	395	395	200	م ذ م ع	
836712	823687	920886	698605	783967	مجموع القسم	
7500	7000	6655	5740	2062	موارد الدولة	نفقات الإستثمار
					م ذ م ع	
7500	7000	6655	5740	2062	مجموع القسم	
872078	857777	953866	729500	808897	موارد الدولة	المجموع
14450	13400	12004	12330	6994	م ذ م ع	
886528	871177	965870	741830	815891	مجموع القسم	

موارد الدولة: تشمل الموارد العامة لميزانية الدولة وموارد القروض الخارجية الموظفة وموارد الحسابات الخاصة (موارد الحسابات الخاصة في الخزينة وموارد حسابات أموال المشاركة)
م ذ م ع: الموارد الذاتية للمؤسسات العمومية

جدول 5

إطار النفقات متوسط المدى (2022-2024) التوزيع حسب البرامج (اعتمادات الدفع)

الوحدة: ألف دينار

التقديرات			ق.م	إنجازات	مصادر التمويل	البيان
2024	2023	2022	2021	2020		
808578	795777	892994	674664	757942	موارد الدولة	برنامج النقل البري
551	525	500	900	578	م ذ م ع	
809129	796302	893494	675564	758520	مجموع البرنامج	
13500	13000	12524	12113	11665	موارد الدولة	برنامج الطيران المدني
					م ذ م ع	
13500	13000	12524	12113	11665	مجموع البرنامج	
25500	25000	24781	19437	22480	موارد الدولة	برنامج النقل البحري والموانئ
					م ذ م ع	
25500	25000	24781	19437	22480	مجموع البرنامج	
24500	24000	23567	23286	16810	موارد الدولة	برنامج القيادة والمساندة
		11504	11430	6416	م ذ م ع	
24500	24000	35071	34716	23226	مجموع البرنامج	
872078	857777	953866	729500	808897	موارد الدولة	المجموع
551	525	12004	12330	6994	م ذ م ع	
872629	858302	965870	741830	815891	مجموع البرامج	

المحور الثاني:
تقديم برامج المهمة

برنامج النقل البري

1. تقديم البرنامج واستراتيجيته:

1.1. تقديم إستراتيجية البرنامج

تتمثل التوجهات الاستراتيجية العامة لقطاع النقل البرّي بالخصوص في النهوض بالنقل العمومي الجماعي وذلك من خلال تدعيم البنية الأساسية وتطوير وتجديد أسطول النقل العمومي للأشخاص ودعم النقل الحديدي للأشخاص والبضائع.

وتندرج هذه التوجهات في سياق ما تشهده المدن التونسية من تطور سكاني وعمراني مع تنامي ظاهرة الاكتظاظ المروري والتلوث البيئي نتيجة تراجع حصة النقل العمومي الجماعي في مجموع التنقلات والاستعمال المكثف لوسائل النقل الفردية كبديل للنقص الحاصل على مستوى عرض النقل العمومي الجماعي. وبالتالي فإن تشجيع النقل الجماعي والعمل على دعمه سيمكن من تقليص الانعكاسات السلبية المذكورة آنفاً. ويهدف دعم النقل العمومي الجماعي بالأساس إلى الحد من الاكتظاظ والتلوث بالمدن الكبرى من خلال التقليص من نسبة استعمال وسائل النقل الفردي.

ويواجه القطاع منذ عدة سنوات العديد من تحديات، على رأسها الصعوبات المالية التي تمر بها اغلب شركات النقل العمومي للمسافرين. الامر الذي انعكس سلبا على تطوير العرض والنهوض بجودة الخدمات. هذا بالإضافة إلى تداعيات جائحة كورونا التي عمقت الصعوبات داخل العديد من شركات النقل وساهمت في تفاقم مشاكلها.

ولمواجهة هذه التحديات، يتم التنسيق بين مختلف المتدخلين وذلك باتخاذ العديد من الإجراءات العملية لتحسين مستوى العرض لتلبية كل طلبات التنقل مع احترام الشروط الصحية الاستثنائية للتوقي من فيروس كورونا. وكذلك الحرص على صيانة الأسطول والعمل على تحسين جاهزيته وذلك لتفادي الوقوع في وضعية العجز على تلبية طلبات التنقل نظرا لارتباطها الوثيق بالحركية الاقتصادية والاجتماعية.

ويبقى العمل على مواصلة خطة النهوض بالنقل العمومي الجماعي أمرا ضروريا حتى يصبح تدريجيا حلا بديلا عن استعمال وسائل النقل الفردي. حيث سترتكز الجهود، على مواصلة تدعيم وتطوير شبكات

النقل الحديدي وتدعيم عرض النقل العمومي الجماعي وتحسين نوعية خدماته عبر تجديد وتطوير أسطول الشركات العمومية.

كذلك على مستوى تدعيم النقل الحديدي للبضائع، يتعين العمل على دعم النقل الحديدي للبضائع والرفع من نسبة مساهمته مقارنة بنقل البضائع على الطرقات.

وبناء على ما سبق فان برنامج النقل البري يهدف إلى:

- تدعيم وتنمية النقل الجماعي؛
- دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص (وسائل النقل، الشبكات، المحطات)؛
- دعم النقل الحديدي للبضائع.

وتناغما مع الأهداف الأساسية لخدمات النقل ومع التوجهات العامة للدولة في ظل التغيرات الحاصلة في نمط عيش المواطنين ومتطلباتهم، و في ظل تداعيات جائحة كورونا و آثارها السلبية، فإن تحقيق هذه الأهداف يعتمد على المحاور التالية:

- تجديد وتوسيع الأسطول؛
- توسيع شبكة خطوط النقل على الطرقات؛
- إقتناء تجهيزات الصيانة وبناء الورشات؛
- تدعيم البنية التحتية الحديدية (دعم صيانة الخطوط، كهربية الخطوط، مضاعفة الخطوط)؛
- إحداث خطوط جديدة وتأهيل الخطوط القديمة؛
- دعم مراقبة النقل البري.

2.1 خارطة البرنامج : يتميز البرنامج بتعدد المتدخلين لما للنقل البري من أهمية بخصوص التنقلات والسلامة والأمن ويبرز ذلك من خلال تغطية ميزانية الدولة لجزء هام من ميزانية المؤسسات وذلك عن طريق الدعم أو الإستثمار وكذلك في تحقيق أهداف ومؤشرات البرنامج .

- الشركات الجهوية للنقل (13 شركة).

-شركة نقل تونس.

-الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية.

- شركة تونس للشبكة الحديدية السريعة.

- الشركة الوطنية للنقل بين المدن.

- الوكالة الفنية للنقل البري.

-ديوان المعابر الحدودية البرية

2. أهداف ومؤشرات الأداء الخاصة بالبرنامج:

1-2 تقديم أهداف ومؤشرات قياس الأداء:

تم ضبط ثلاثة أهداف خاصة ببرنامج النقل البري وهي:

- تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي للأشخاص؛
- دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص؛
- دعم النقل الحديدي للبضائع.

❖ الهدف 1-1- : تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي للأشخاص

- **تقديم الهدف:** تطوير النقل على الطرقات والنقل الحديدي قصد الترفيع من مساهمة النقل العمومي الجماعي للأشخاص في إجمالي التنقلات وذلك للحد من مشاكل الاكتظاظ والتلوث من جهة والضغط على الكلفة من جهة أخرى.

■ تقديم المؤشر:

✓ المؤشر 1.1.1: تطور عدد البقاع المعروضة

يتعلق هذا المؤشر بتطور العرض الذي تقدمه الشركات الوطنية والجهوية لنقل المسافرين بواسطة الحافلات عبر الطرقات وعلى الشبكة الحديدية.

تقديرات			2021	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
*2024	2023	2022		2020		
						المؤشر عدد: 1.1.1 تطور عدد البقاع المعروضة
-	4%	7%	4.8%	-4%	نسبة	- تطور عدد البقاع المعروضة (شبكة الحافلات)
-	2%	8%	5.4 %	-12%		- تطور عدد البقاع المعروضة (الشبكة الحديدية)

*المعطيات المتعلقة بتقديرات 2024 غير متوفرة لمعظم الشركات الجهوية والوطنية.

- شبكة الحافلات:

2024	2023	2022	2021	2020	2019	عدد البقاع المعروضة (بقعة معروضة)
-	329 303	319 643	304 249	293 903	302 372	الشركات الجهوية للنقل
-	59 348	53 966	46 390	40 682	44 572	شركة النقل بتونس
-	2 492	2 374	2 261	2 278	2 512	الشركة الوطنية للنقل بين المدن
-	391 143	375 983	352 900	336 863	349 456	المجموع

شهد عدد البقاع المعروضة (شبكة الحافلات) تراجعاً خلال سنة 2020 بنسبة 4% مقارنة بسنة 2019 وهذا يعود أنه لم تتمكن معظم الشركات من تحقيق المؤشر المستهدف في عدد البقاع المعروضة بسبب ترحيل إنجاز الاستثمار المبرمجة بعنوان سنة 2020 إلى السنوات القادمة. أما بالنسبة لسنة 2021 وبسبب الوضعية المالية الصعبة والظروف الاستثنائية غير المسبوقة التي مرت بها البلاد، فهناك تأخر اقتناء الحافلات بصفة منتظمة. وعليه ارتأت الشركات ترحيل برنامج الاستثمار بعنوان ميزانية سنة 2021 إلى السنوات القادمة والاكتفاء بإنجاز برنامج السنوات السابقة وبذلك فإنه من الممكن ان

يشهد عدد البقاع المعروضة ارتفاعا بنسبة 4.8% وذلك في صورة استكمال تنفيذ برنامج الاقتناءات المبرمجة واستئناف الشركات الجهوية والوطنية لنشاطها العادي. ومن المتوقع أن يشهد كذلك هذا العدد ارتفاعا خلال السنوات 2022 و2023 ويعود ذلك خاصة إلى التطور على مستوى العرض وذلك من خلال القيام بالصيانات الضرورية للرفع من نسبة جاهزية علاوة على تنفيذ برنامج الاقتناءات الجديدة بالنسبة للحافلات وكذلك تطور على مستوى عدد المسافرين الذي سيشهد ارتفاعا.

- الشبكة الحديدية:

2024	2023	2022	2021	2020	2019	عدد البقاع المعروضة (بقعة معروضة)
-	25 538	25 511	24 158	23 652	25 136	شركة نقل تونس
-	73 877	71 794	66 312	62 238	73 995	الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
-	99 415	97 305	90 470	85 890	99 131	المجموع

شهدت نسبة تطور عدد البقاع المعروضة على الشبكة الحديدية تراجعا خلال السنوات 2019 و2020 ويعود ذلك لتدهور الوضعية المادية لأسطول المترو نتيجة للتأخير الحاصل في إنجاز برنامج تأهيل العربات، ومن المتوقع أن تشهد هذه النسبة أيضا تحسنا خلال السنوات 2021 و2022 ويعود ذلك باعتبار التطورات الخاصة بكل وحدات الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية من حيث الاستثمارات والمجهود التجاري والوضع الاقتصادي عموما. وكذلك بالنسبة لشركة النقل بتونس من حيث تدعيم أسطول نقل المسافرين ومواصلة برنامج تأهيل القاطرات وتجهيز مراكز الصيانة.

❖ الهدف 1-2: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص

- **تقديم الهدف:** العمل على تركيز وتدعيم متطلبات السلامة على متن وسائل النقل العمومي للأشخاص (بالطرق وعبر السكك الحديدية).

■ تقديم المؤشر:

✓ **المؤشر 2.1.1:** تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

يتمثل هذا المؤشر في عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي وهو يعكس مدى

تطور سلامة الاسطول المعد لنقل المسافرين وما مدى فاعلية منظومة الصيانة وجاهزية الاسطول المستغل.

تقديرات			2021	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2024	2023	2022		2020		
تقليص عدد الحوادث (مرتبط بتوقعات المرصد الوطني لسلامة المرور)			-0.25%	-41%	نسبة	المؤشر 1-1-2 تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

تطور حوادث المرور حسب وسائل النقل العمومي الجماعي

2021 (15-09-2021)	2020	2019	2018	تطور حوادث المرور
				حوادث المرور حسب وسائل النقل العمومي الجماعي
60	85	141	118	حافلة
38	46	81	81	قطار وميترو
3538	4774	5972	5884	مجموع حوادث الطرقات

المصدر: إحصائيات المرصد الوطني لسلامة المرور

تعتبر حوادث المرور وما يترتب عليها من خسائر بشرية واقتصادية، من أبرز المشكلات التي تواجه تطور المجتمعات الحالية، واستنادا لتقارير منظمة الصحة العالمية، تتعمق تداعيات هذه الحوادث بشكل حاد وملموس في البلدان النامية وذلك لتعلق تواترها بحالة البنية التحتية لهذه البلدان بالإضافة للسلوك المروري وضعف استعمال الوسائل الحديثة لمراقبة حركة المرور وردع المخالفين والوقوف على الإشكاليات المتعلقة بالانسياب والبنية التحتية.

ورغم الجهود المبذولة من قبل جميع الأطراف المعنية بملف السلامة المرورية، فإن النتائج المسجلة على مستوى إحصائيات حوادث الطرقات ببلادنا هي دون المستوى المطلوب وهي نتيجة حتمية لضعف نجاعة الإدارة المؤسساتية.

يمثل عدد الحوادث على وسائل النقل العمومي الجماعي (حافلة، قطار وميترو) 3% من مجموع حوادث الطرقات وقد تم تسجيل انخفاض في سنة 2020 أي بنسبة تراجع ب41% ويعود ذلك إلى

جملة من الإجراءات التي اتخذتها وزارة النقل كتدعيم إجراءات السلامة على متن وسائل النقل العمومية. هذا وبالإضافة إلى إجراءات الحجر الصحي الشامل التي كانت من بين أهم العوامل التي ساهمت في تقليص عدد الوفيات.

ومن المتوقع تسجيل انخفاض في عدد الإصابات ويعود ذلك بالخصوص إلى دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص وكذلك إلى جملة من الإجراءات التي ستتخذها وزارة النقل كتدعيم إجراءات السلامة على متن وسائل النقل العمومية من خلال عمليات المراقبة وكذلك حرص جميع الأطراف المعنية على دعم ملف السلامة المرورية في إيجاد الحلول المناسبة لرفع التحديات التي تواجهها وسائل النقل العمومي الجماعي على الطرقات.

❖ الهدف 1-3: دعم النقل الحديدي للبضائع

- **تقديم الهدف:** العمل على تدعيم النقل الحديدي للبضائع وذلك بالأساس من خلال تدعيم الاستثمار في المعدات السيارة المخصصة لنقل البضائع.

▪ تقديم المؤشر:

✓ **المؤشر 3.1.1: تطور النقل الحديدي للبضائع.**
تؤمن الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية نشاط النقل الحديدي للبضائع والمتمثل في نقل الفسفاط (من ستة مناجم تابعة لشركة فسفاط قفصة الى معامل التحويل للمجمّع الكيميائي التونسي) ونقل البضائع الأخرى (أسمدة، حبوب، مواد غذائية، مواد بناء..). وتم اعتماد المعطيات السنوية المتعلقة بتطور الكميات المنقولة من البضائع بحساب مليون طن.

تقديرات			2021	إنجازات 2020	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2024	2023	2022				
17%	25%	131%	44%	-36%	نسبة	المؤشر عدد 3.1.1- تطور النقل الحديدي للبضائع
17%	27%	167%	52%	-41%		- تطور نقل الفسفاط
17%	19%	76%	33%	-27%		- تطور نقل للبضائع المختلفة

بلغ نشاط نقل الفسفاط خلال سنة 2020 مستوى 1,183 مليون طن مسجلا نسبة انجاز 26 % حيث لم تتمكن الشركة من بلوغ المؤشر المستهدف 4,600 مليون طن كتقديرات سنة 2020. كذلك

بالنسبة لنقل البضائع المختلفة الذي سجل نسبة انجاز 31% مقارنة بما تم تقديره لسنة 2020 لنقل حوالي 2,840 مليون طن من بضائع. ويعود هذا الفارق المسجل إلى توقف نشاط نقل البضائع خلال فترات الحجر الصحي الشامل والموجه وكذلك إلى الصعوبات التي تواجه نشاط نقل اللفسفاط خاصة خلال السنوات الأخيرة والتي يمكن حصرها بالأساس في تعطيل التنقل على السكك الحديدية جراء الاعتصامات والإضرابات.

الأمر الذي يستوجب وضع خطة لاستعادة نسق النشاط تدريجيا وتحقيق التعافي شيئا فشيئا وتطوير آلة الإنتاج ثم تسريع نسق النمو في السنوات المقبلة لبلوغ مستويات تمكن من معالجة الأوضاع الراهنة بصفة جذرية وإحداث نقلة نوعية في مستوى خدمات النقل الحديدي. وقد بلغ حجم نشاط الشركة في الأوضاع العادية (قبل سنة 2011) حوالي 11 مليون طن من السلع منها 8 مليون طن من اللفسفاط مقارنة بـ 2 مليون طن سنة 2020 منها 1 مليون طن من اللفسفاط سنة. هذا ومن المتوقع للسنوات 2021 و2022 و2023 أن يشهد نشاط نقل البضائع تحسنا ويعود ذلك إلى التطورات الخاصة بكل وحدات الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية من حيث الاستثمارات والمجهود التجاري. وفي إطار تطوير النقل الحديدي للبضائع تقوم الشركة الوطنية للسكك الحديدية بإنجاز برنامج سنوي لتجديد السكة وكذلك اقتناء معدات النقل الحديدي لتطوير حجم النشاط.

2-2 تقديم الأنشطة وعلاقتها بأهداف ومؤشرات الأداء: الأنشطة ودعائم الأنشطة لبرنامج النقل البري

الوحدة: ألف دينار

البرنامج	الأهداف	تقديرات المؤشرات لسنة 2022	الأنشطة	تقديرات الاعتمادات للأنشطة لسنة 2022	دعائم الأنشطة (تحديدتها بصفة مقتضية، ليست مهام كل هيكل أو إدارة)
برنامج النقل البري	الهدف 1-1: تدعيم وتنمية النقل العمومي الجماعي	المؤشر 1.1.1: تطور عدد البقاع المعروضة - شبكة الحافلات: 7% - الشبكة الحديدية: 8%	نشاط 2: دعم الشركات الجهوية للنقل البري	410543	
			نشاط 3: دعم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية	262334	
			نشاط 4: دعم شركة تونس للشبكة الحديدية السريعة	112400	

180187	نشاط 5: دعم شركة النقل بتونس			
3000	نشاط 6: دعم الشركة الوطنية للنقل بين المدن			
9051	نشاط 7: شركة الميترو الخفيف بصفاقس			
2000	نشاط 2: دعم الشركات الجهوية للنقل البري	المؤشر 1-1-2: تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي -25%	الهدف 1-2: دعم سلامة النقل العمومي الجماعي للأشخاص	
105376	نشاط 3: دعم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية			
13060	نشاط 5: دعم شركة النقل بتونس			
450	نشاط 7: شركة الميترو الخفيف بصفاقس			
1350	نشاط 3: دعم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية	المؤشر 1.3.1: تطور النقل الحديدي للبضائع (تطور نقل القسفاط بالمليون طن)	الهدف 1-3: دعم النقل الحديدي للبضائع	
1550	نشاط 3: دعم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية	المؤشر 1.3.2: تطور النقل الحديدي للبضائع (بضائع مختلفة بالمليون طن)		

2-3 مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج:

يساهم في أداء برنامج النقل البري 19 فاعلا عموميا تتلخص في الجدول التالي :

مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج وحجم الاعتمادات المحالة

الوحدة: ألف دينار

الاعتمادات المحالة من ميزانية الدولة بعنوان سنة 2022	أهم الأنشطة والمشاريع التي سيتولى إنجازها في إطار تحقيق أهداف السياسة العمومية	الفاعل العمومي
372000	الاستثمار في المعدات السيارة بناء ورشة صيانة وإصلاح الحافلات لفائدة الشركة الجهوية للنقل بباجة إعادة تهيئة وتعصير ورشة لفائدة الشركة الجهوية للنقل بالقصرين	13 شركة جهوية للنقل
267880	تجديد الشبكة برنامج الصيانة الكبرى	الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية

	تأهيل الخط 6 الرابط بين تونس والقصرين اقتناء عربات لفائدة الشبكة الحديدية السريعة تجديد شبكة نقل الفسفاط تأهيل البنية الأساسية لمحطة نقل البضائع	
70700	التجهيزات الملحقة بالبنية التحتية منظومة الاستخلاص	شركة تونس للشبكة الحديدية السريعة
160300	تدعيم الجسور بخط تونس حلق الوادي المرسي تجديد الهيكل الأساسي بخط تونس حلق الوادي المرسي تهيئة المحطات تهيئة المستودعات	شركة النقل بتونس
3000		الشركة الوطنية للنقل بين المدن
5616	الدراسات الاستراتيجية والهندسية والتنظيمية إنجاز أشغال الصيانات الكبرى بالمعابر تهيئة المعابر	ديوان المعابر الحدودية البرية
8818	تحرير حوزة المشروع-هدم البناءات وإعادة التسييج القيام بالدراسات	شركة الميترو الخفيف بصفاقس

3- إطار نفقات البرنامج متوسط المدى 2022-2024

إطار النفقات متوسط المدى (2022-2024)
التوزيع حسب طبيعة النفقة (اعتمادات الدفع)

الوحدة : ألف دينار

تقديرات 2024	تقديرات 2023	تقديرات 2022	ق م 2021	إنجازات 2020	البيان
3767	3707	3695	3508	6114	نفقات التأجير
705	692	689	671	648	نفقات التسيير
800925	788246	885490	667750	751119	نفقات التدخلات
3732	3132	3120	2735	60	نفقات الإستثمار
					نفقات العمليات المالية
808578	795777	892994	674664	757942	المجموع دون اعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات
809129	796302	893494	675564	757942	المجموع باعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات

- شهدت نفقات برنامج النقل البري تطورا هاما يقدر بـ32% بالنسبة لتوقعات 2022 ويرجع ذلك إلى :
- الترفيع في قيمة الدعم
 - الترفيع في القروض الخارجية الموظفة و التابعة للشركة الوطنية للسكك الحديدية

برنامج الطيران المدني
رئيس البرنامج: السيد الحبيب المكي
المدير العام للطيران المدني

تقديم برنامج الطيران المدني وإستراتيجيته:

1-1 إستراتيجية برنامج الطيران المدني:

يمثل قطاع الطيران المدني ركيزة أساسية للإقتصاد الوطني حيث يساهم في الناتج الوطني الخام كما يمكن من انفتاح بلادنا على مختلف الدول وتنمية المبادلات بينها إلى جانب مساهمته في دفع قطاع السياحة وتوفير مواطن شغل هامة فضلا عن فكّ العزلة بين مختلف المناطق الداخلية ممّا يساعد على تنمية السياحة الداخلية وتنشيطها.

وتجدر الإشارة إلى أنّ مجال النقل الجوي ما انفكّ يشهد تطورا سريعا خلال السنوات الأخيرة نظرا للتطور التكنولوجي الهام في العالم خاصة على مستوى صناعة الطيران إلى جانب انفتاح إقتصاديات الدول في ظلّ تنامي ظاهرة العولمة، إلا أنّ العالم شهد في المقابل منذ سنة 2020 أزمة صحية عالمية نتيجة انتشار جائحة كورونا أثّرت سلبا على حركة النقل الجوي التي انخفضت إلى نسبة أقلّ من 70% مقارنة بسنة 2019 وما زالت تداعيات هذه الأزمة متواصلة إلى اليوم بالرغم من العودة التدريجية للرحلات الجوية بين مختلف البلدان وتطبيق بروتوكولات صحية صارمة قصد الحدّ من مزيد انتشار هذا الوباء، ومن المتوقع أن لا تعود الحركة الجوية إلى النسب المسجلة سنة 2019 إلا بعد سنة 2030 وذلك وفق لتقديرات المنظمات الدولية على غرار الإتحاد الدولي للنقل الجوّي .

وتجدر الإشارة في هذا الإطار إلى أنّ سنة 2021 عرفت تحسّنا نسبيا في حركة النقل الجوي مقارنة بسنة 2020، حيث قدرّ احتمالي 2021 بالنسبة لحركة المسافرين 2851 ألف مسافر مقابل 2602 ألف مسافر سنة 2020 .

ونظرا لدقّة المرحلة الحالية ومواكبة للمستجدّات التي يشهدها العالم، تمّ رسم الأهداف الإستراتيجية لبرنامج الطيران المدني المستمدّة من المخطط التنموي 2021-2025، الأتية ذكرها وذلك قصد تجاوز مخلفات هذه الأزمة والإستجابة للمتطلبات الدولية:

-تأهيل شركات النقل الجوي وخاصة شركة الخطوط التونسية من خلال المصادقة على مخطّط إصلاح شركة الخطوط التونسية والإنطلاق في تنفيذه قصد إنقاذ الشركة وتمكينها من إستعادة قدرتها التنافسية،
-تطوير وتهيئة البنية التحتية للمطارات وفقا للمعايير الدولية المعتمدة،

-ملائمة النصوص التشريعية والتنظيمية في مجال الطيران المدني مع المتطلبات الدولية واستكمال التقارب التشريعي مع الإتحاد الأوروبي في مجال الطيران المدني المنصوص عليها صلب إتفاقية الأجواء المفتوحة خاصة في ما يتعلق بحقوق المسافرين والبيئة والسلامة وذلك في نطاق تنفيذ هذا الإتفاق الأرومتوسطي،

-تطوير قطاع الشحن الجوي خاصة على مستوى المطارات الداخلية،

-تركيز نظام معلوماتي في مجال النقل الجوي،

-تنمية المطارات الداخلية،

-الإستعادة بصفة تدريجية لنشاط النقل الجوي من وإلى المطارات التونسية على إثر مخلفات جائحة كورونا

والحرص على تنفيذ البرتوكول الصحي المتعلق بالتوقّي من فيروس كورونا،

- إعادة تنظيم مصالح الطيران المدني طبقا للمقاييس المعتمدة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي وذلك بهدف تدعيم دورها الرقابي والتعديلي،

- تحسين جودة الخدمات المقدمة في الطائرات والمطارات،

-الترفيع من مستوى السلامة وأمن الطيران المدني على مستوى المطارات وشركات النقل الجوي،

- معالجة الإخلالات المسجلة من قبل فريق التدقيق التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي على إثر زيارته الأخيرة في فيفري 2020 وذلك في إطار المخطط التصحيحي الشامل USOAP،

-تدعيم منظومة التكوين في قطاع الطيران المدني،

-تشجيع الإستثمار في قطاع الطيران المدني من خلال تيسير الحصول على التراخيص اللازمة،

-تعزيز تمثيلة المرأة في قطاع الطيران المدني،

-تدعيم نشاط الطيران العام لإضفاء ديناميكية على قطاع الطيران المدني.

وتجدر الإشارة إلى أنّ التوجهات الاستراتيجية التي تمّ رسمها بالنسبة لسنة 2022 إنّما تهدف في مجملها إلى النهوض بقطاع الطيران الوطني ومواجهة التحديات التي يواجهها في ظلّ فتح الأجواء إلى جانب الحدّ من تداعيات كوفيد. وتعتبر هذه الخيارات مواصلة لما تمّ إعتماده خلال السنوات السابقة وهي توجهات أملتها كذلك تعهداتنا الدولية خاصة تجاه منظمة الطيران المدني الدولي التي فرضت على الدول الأعضاء المصادقة على إتفاقية شيكاغو لسنة 1944 بما فيها تونس، إتباع القواعد القياسية والتوصيات الصادرة عنها.

ومن خلال متابعة واقع قطاع الطيران المدني في تونس الذي يرتبط ارتباطا وثيقا بما يحدث في العالم خاصة في هذا المجال يمكن أن يستخلص وجود :

نقاط قوة ونقاط ضعف:

➤ نقاط القوة:

- يتجلى ذلك من خلال ازدياد عدد شركات الطيران ومؤسسات التكوين ذات العلاقة بمجال الطيران المدني،
- عراقية مجال الطيران في تونس، خاصة شركة الخطوط التونسية التي تأسست سنة 1948 ولها تواجد مكثف في الأسواق التقليدية، وتعمل على دعم قطاع السياحة والتماشي مع توجهات بلادنا،
- الأسعار التفاضلية ونذكر في هذا الإطار مثلا الأسعار التنافسية للشحن الجوي الممنوحة لفائدة المصدرين وكذلك معالم الطيران التنافسية،
- سلامة وأمن الفضاء الجوي،
- وجود موارد بشرية ذات كفاءة عالية في مجال الطيران المدني،
- الموقع الجغرافي المتميز لتونس مما يسمح لها بأن تكون في المستقبل مركز ترابط hub،

➤ نقاط الضعف:

-نقاط الضعف على مستوى شركات الطيران المدني:-

- معاناة الشركات الوطنية وخاصة شركة الخطوط التونسية من صعوبات مالية التي ازدادت حدة خاصة بعد جائحة كورونا،
- تواضع نشاط الشحن الجوي،
- وجود صعوبات على المستوى الهيكلي والتنظيمي لشركة الخطوط التونسية ويتجلى ذلك خاصة من خلال :
- * غياب وجود منوال حوكمة للشركة ،
- *تقادم الأسطول ومحدوديته،
- *ارتفاع عدد الأعوان وتراجع الإنتاجية .

-نقاط الضعف على مستوى المطارات:-

- تراجع موارد ديوان الطيران المدني والمطارات وتعطل برامجه الإستثمارية في ظل أزمة كوفيد 19 والإقتصار على المشاريع ذات الأولوية،
- عدم مردودية المطارات الداخلية نظرا لضعف الحركة الجوية بها وهو ما أدى إلى إختلال في التوازن المالي لديوان الطيران المدني والمطارات و لشركة تاف-تونس،
- نقص في المعدات لمعالجة الأمتعة،
- تدهور البنية التحتية بالمطارات وخاصة مطار تونس قرطاج الدولي.

-نقاط الضعف على مستوى مصالح الطيران المدني:-

- عدم وجود نظام معلوماتي لسلطة الطيران المدني،
- وجود تداخل في المهام الرقابية بين الإدارة العامة للطيران المدني وديوان الطيران المدني ممّا لا يتماشى مع قواعد التصرف وتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي حيث يتّجه فصل المهام السيادية عن مهام الإستغلال،
- عدم قدرة سلطة الطيران المدني على ممارسة مهامها الرقابية على الوجه المطلوب نظرا لتواضع الإمكانيات المالية والبشرية،
- عدم إستكمال تنفيذ المخطط التصحيحي الذي أعدّه فريق التدقيق التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي،
- عدم وجود برنامج الدولة لسلامة الطيران المدني،
- غياب قاعدة بيانات خاصّة بسلامة الطيران المدني،

-الفرص والتحديات:

➤ الفرص:

- تطوير نشاط الشحن الجوي،
- تطوير نشاط النقل الجوي نحو الوجهات الإفريقية وتطوير الرحلات طويلة المدى،
- الفرص الممنوحة من التحوّل الرقمي لتطوير الأنظمة المعلوماتية في مجال الطيران المدني،
- الشراكات الإستراتيجية خاصة بالنسبة لشركة الخطوط التونسية والدخول كشريك مع واحدة من التحالفات (oneworld-skyteam-staralliance)،
- تكثيف حضور المرأة في مهن الطيران المدني،
- تواجد المطارات بقرب من المناطق السياحية،

➤ التحديات:

- دخول إتفاقية السماء المفتوحة حيّز التنفيذ،
- تواصل التداعيات السلبية لجائحة كورونا،
- اشتداد المنافسة خاصة مع دخول شركات طيران جديدة في أسواق تاريخية لشركة الخطوط التونسية.

-أولويات برنامج الطيران المدني:

- تحسين مستوى السلامة وأمن الطيران المدني وفقا لتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي،

- الإستعادة بصفة تدريجية لمستوى الحركة الجوّية مع الحرص على تنفيذ البرتوكول الصحي المتعلّق بالتوقّي من فيروس كورونا،
- الشروع في تنفيذ مخطّط إصلاح شركة الخطوط التونسية بهدف إنقاذها وتمكينها من القدرة على المنافسة،
- ملائمة النصوص التشريعية والتنظيمية مع توصيات المنظمة العالمية للطيران المدني خاصة في مجال الأمن والسلامة والبيئة إلى جانب تحقيق التقارب التشريعي مع الإتحاد الأوروبي في إطار تنفيذ الإتفاق الأورومتوسطي في مجال النقل الجوّي،
- تركيز نظام معلوماتي في مجال الطيران المدني،
- مواصلة القيام بالإجراءات اللازمة لمعالجة الإخلالات المسجلة من قبل فريق التدقيق التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي على إثر زيارته الأخيرة في فيفري 2020 وذلك في إطار المخطط التصحيحي الشامل ،USOAP
- تطوير وتهيئة البنية التحتية للمطارات تأهبا لفتح الأجواء التونسية،
- إعادة تنظيم مصالح الطيران المدني طبقا للمقاييس المعتمدة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي وذلك بهدف تدعيم دورها الرقابي والتعديلي،

2.1 تقديم خارطة برنامج الطيران المدني:

- بالإضافة إلى المصالح المركزية يتمثل أهم المتدخلين بالنسبة لبرنامج الطيران المدني في :
 - ديوان الطيران المدني و المطارات
 - شركة الخطوط التونسية السريعة

2-أهداف ومؤشرات الأداء الخاصة ببرنامج الطيران المدني:

يتمثّل إطار برنامج الطيران المدني في ما يلي:

2-1-الأهداف الإستراتيجية لبرنامج الطيران المدني وتطور مؤشرات الأداء:

بهدف تنفيذ إستراتيجية برنامج الطيران المدني بالنسبة للسنوات 2022،2023،2024 فقد تمّ المواصلة في اعتماد أهداف سنة 2021 التي تتماشى مع مقتضيات المرحلة الحالية والإستجابة للتحديات القادمة، وتتفرّع عن كلّ من هذه الأهداف مؤشرين قصد قياس مدى تحقيق هذه الأهداف وفيما يلي حوصلة للأهداف والمؤشرات:

الهدف 1 تحسين نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني:

- تقديم الهدف:

نظرا لأن مسألة سلامة الطيران المدني تكتسي أهمية كبيرة فقد تم إختيار على هذا الهدف حتى يتسنى متابعة نجاعة الإشراف على السلامة والعمل على تحسينها.

- مبررات إعتداد المؤشرات الخاصة بالهدف:

- المؤشر عدد 1 نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني مع منظمة الطيران المدني الدولي:

في إطار متابعة مدى تطابق نصوصنا الوطنية مع الملاحق الصادرة عن منظمة الطيران الدولي تم إعتداد مؤشر جديد يخص نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال الطيران المدني مع منظمة الطيران المدني الدولي لقياس مدى الإستجابة لهذه التوصيات والإمتثال للمقاييس والإجراءات الدولية المعمول بها بهدف الإرتقاء بمنظومة الإشراف على السلامة نحو أفضل المستويات من حيث النجاعة والحرفية.

● إنجازات وتقديرات المؤشر عدد 1 (نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الوطني في مجال

الطيران المدني مع منظمة الطيران المدني الدولي):

تقديرات			مؤشرات قياس أداء الهدف		
2024	2023	2022	تقديرات 2021	إنجازات 2020	الوحدة
%100	%100	%75	%70	%60	نسبة
المؤشر عدد 1: نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي					

تتمثل تقديرات مؤشر تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي بالنسبة لسنة 2022 نسبة 75% على أساس توقع إستكمال مشروع إصدار مجلة الطيران الجديد بعد إدخال التنقيحات والتعديلات اللازمة مع توقع إحراز تقدّم كبير في تحقيق التقارب التشريعي بين النصوص الوطنية ونصوص الإتحاد الأوروبي في مجال الطيران المدني وذلك في إطار تنفيذ الإتفاق الأوروبي المتوسطي ذات الصلة، كما تمّ تقدير نفس النسبة 100% بالنسبة لسنوات 2023 و 2024 وذلك على أساس معالجة مختلف النقائص المسجلة من قبل فريق التدقيق

التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي وخاصة على المستوى التنظيمي من خلال إحداث هيكل مستقل له موارده المالية الذاتية.

• المؤشر عدد 2 نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران

المدني:

تكتسي المنظومة أهمية كبرى و ذلك بتيسير مهام التدقيق مما يساعد على إضفاء النجاعة للأزمة على عمل سلطة الطيران المدني من خلال توفير المعطيات اللازمة بخصوص مختلف عمليات التدقيق المجرة على المستغلين والإخلالات التي يتم معالجتها في الغرض إلى جانب متابعة مختلف الشركات الراجعة لها بالنظر، ومن شأنها كذلك المساهمة في تحسين أساليب عمل الإدارة العامة للطيران المدني على المستوى الداخلي وعلى مستوى تعاملها مع نظرائها،

• إنجازات وتقديرات المؤشر عدد 2 (نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة

الطيران المدني):

تقديرات			2021	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2024	2023	2022		2020		
%80	%60	%40*	%10	%0	نسبة	المؤشر عدد2: نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني

تجدر الإشارة إلى أنّه تمّ تحيين النسب الخاصة بمؤشر نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران المدني بالنسبة للسنوات 2022-2023-2024 تبعاً لإحراز تقدّم ملحوظ في هذا الملف سنة 2021 حيث تمّ استكمال كراسات الشروط ذات الصلة ونشر طلب العروض ومن المنتظر أن يبدأ التجسيم الفعلي للمشروع خلال سنة 2022 في صورة الحصول على نتائج مثمرة للصفحة، ومن المتوقع بلوغ سنة 2023 نسبة 60% ونسبة 80% سنة 2024.

✓ الهدف 2 تحسين جودة الخدمات المقدّمة للمسافرين بمطار تونس

قرطاج الدولي:

- تقديم الهدف:

يعتبر النقل الجوي أحد أهم القطاعات الداعمة لمجال السياحة لذلك فإنّ تحسين الخدمات المقدّمة في الطائرات والمطارات التونسية من شأنها أن تساهم في تشجيع السياح على الإقبال على بلادنا، كما أنّ مسألة الجودة توليها المنظمة الدولية للطيران المكانة الهامة لذلك أدرجتها ضمن سَلَم أولوياتها والتي يجب على الدول العضوة وضعها في إطار إستراتيجياتها الوطنية.

وتَمّ التركيز على مطار تونس قرطاج عند اعتماد هذا الهدف، نظرا لأهمية هذا المطار من حيث عدد المسافرين مقارنة ببقية المسافرين ونظرا للاكتظاظ الكبير الذي يشهده وقت الذروة حيث يفوق في هذه الفترة طاقة إستيعابه الحقيقية بالإضافة إلى التأخير الكبير المسجّل من وإلى مطار تونس قرطاج الدولي ممّا يؤثّر بدرجة كبيرة على جودة الخدمات المقدّمة للمسافرين وهو ما يفسّر إختيار هذا الهدف الجديد وذلك قصد تنمية النقل الجوّي ببلادنا.

- مرجع الهدف: مخطط 2025-2021

- مبررات اعتماد المؤشرات الخاصة بالهدف:

• المؤشّر عدد 1 نسبة رضا المسافرين:

يعدّ نسبة رضا المسافرين من أهمّ الأدوات التي تمكّن من متابعة جودة الخدمات المقدّمة لهم والعمل على الإرتقاء بها إلى المستوى المطلوب.

• إنجازات وتقديرات المؤشّر عدد 1 (نسبة رضا المسافرين):

تقديرات			تقديرات 2021	إنجازات 2020	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2024	2023	2022				
*%80	*%80	*%80	*%80	غير متوفر تبعاً لتوقف الحركة الجوية نتيجة جائحة كوفيد19	نسبة	المؤشّر عدد 1: نسبة رضا المسافرين

تجدر الإشارة إلى أنه تمّ تحيين النسب الخاصة بمؤشر نسبة رضاء المسافرين الخاصة بالسنوات 2021-2022-2023 تبعا لتحيينها بناء على ميزانية شركة الخطوط التونسية و على ضوء الإنجازات لسنة 2021 وهو ما سيؤدي حتما إلى تغيير النسب بالنسبة للسنوات اللاحقة 2022-2023-2024.

● المؤشر عدد 2 نسبة انتظام الرحلات الجوية للناقلة الجوية:

يسهل عملية قياس مدى جودة الخدمات المقدّمة بالناقلة الجوية نظرا لأنّ عدم انتظام رحلاتها من شأنه أن يؤثر سلبا على جودة خدماتها ويتسبب في تراجع قدرتها التنافسية مقارنة مع الشركات الأخرى للطيران.

● إنجازات وتقديرات المؤشر عدد 2 (نسبة انتظام الرحلات الجوية):

تقديرات			تقديرات 2021	إنجازات 2020	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2024	2023	2022				
*%70	*%70	*%60	%60	%53	نسبة	المؤشر عدد2: نسبة انتظام الرحلات الجوية للناقلة الوطنية بمطار تونس قرطاج الدولي

تجدر الإشارة إلى أنه تمّ تحيين النسب الخاصة بمؤشر نسبة انتظام الرحلات الجوية للناقلة الوطنية بمطار تونس قرطاج الدولي الخاصة بالسنوات 2021-2022-2023 تبعا لتحيينها بناء على ميزانية شركة الخطوط التونسية و على ضوء الإنجازات لسنة 2021 وهو ما سيؤدي حتما إلى تغيير النسب بالنسبة للسنوات اللاحقة 2022-2023-2024.

✓ الهدف 3 تنمية النقل الجوي بالمطارات:

تمّ إختيار هذا الهدف لمتابعة تطور الحركة الجوية بالمطارات التونسية الراجعة بالنظر للديوان والعمل على تنمية النقل الجوي وتنشيط المطارات الداخلية.

● المؤشر عدد 1: نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للطائرات

يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للطائرات بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات والعمل على تحسينه ومعالجة الإشكاليات الموجدة بالمطارات خاصة الداخلية التي تعاني من ضعف كبير في الحركة الجوية.

• إنجازات وتقديرات المؤشر عدد 1 (نسبة تطور حركة النقل الجوي للطائرات):

تقديرات			تقديرات 2021	إنجازات 2020	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2024	2023	2022				
*%20.5	*%20.5	*%20.5	*%15.1	-%59.4	نسبة	نسبة تطور حركة النقل الجوي للطائرات

تم إدخال تعديل على تقديرات تطور حركة النقل الجوي بالاعتماد على الإنجازات وخاصة منها خلال فترة الذروة وفي هذا السياق فإن توقعات نسبة نمو الحركة لسنة 2021 أخذت بعين الاعتبار الأرقام المسجلة إلى غاية نهاية أوت 2021 فقط. وتبعاً لذلك فإن هذا التحيين سينعكس على نسب تطور الحركة خلال السنوات اللاحقة بما أنه وقع اعتماد فرضية نسبة نمو على باقي الفترة الممتدة إلى غاية سنة 2025 لإسترجاع حجم نشاط الحركة الجوية المسجل خلال سنة 2019.

المؤشر عدد 2: نسبة تطور حركة النقل الجوي للمسافرين

يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطور حركة النقل الجوي للمسافرين بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات والسعي لتنميته ومعالجة الإشكاليات الموجودة بالمطارات خاصة الداخلية التي تعاني من ضعف كبير في نسبة المسافرين المتوافدين عليها.

• إنجازات وتقديرات المؤشر عدد 2 (نسبة حركة النقل الجوي للمسافرين):

تقديرات			تقديرات 2021	إنجازات 2020	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2024	2023	2022				
*%32	*%32	*%32	*%9.6	-%70	نسبة	نسبة حركة النقل الجوي للمسافرين

تم إدخال تعديل على تقديرات تطور حركة النقل الجوي بالاعتماد على الإنجازات وخاصة منها خلال فترة الذروة وفي هذا السياق فإن توقعات نسبة نمو الحركة لسنة 2021 أخذت بعين الاعتبار الأرقام المسجلة إلى غاية نهاية أوت 2021 فقط. وتبعاً لذلك فإن هذا التحيين سينعكس على نسب تطور الحركة خلال السنوات اللاحقة بما أنه وقع اعتماد فرضية نسبة نمو على باقي الفترة الممتدة إلى غاية سنة 2025 لإسترجاع حجم نشاط الحركة الجوية المسجل خلال سنة 2019.

المؤشر عدد 3: نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للبضائع

يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطور حركة النقل الجوي للبضائع بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات مع العلم أنّ حركة النقل الجوي تعتبر ضعيفة مقارنة بنشاط المسافرين نظرا لوجود عدّة أسباب و يبرز هذا الإشكال نشاط أكثر في المطارات الداخلية لذلك تمّ إختيار هذا المؤشر الجديد لمتابعة نشاط الشحن الجوي بالمطارات التونسية التابعة لديوان الطيران المدني والمطارات والعمل على تنميته.

• إنجازات وتقديرات المؤشر عدد 3 (نسبة تطور حركة النقل الجوي للبضائع):

تقديرات			تقديرات 2021	إنجازات 2020	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2024	2023	2022				
%4	%4	%3	%3	-10.8%	نسبة	نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للبضائع

تمّ إدخال تعديل على تقديرات تطور حركة النقل الجوي بالاعتماد على الإنجازات وخاصة منها خلال فترة الذروة وفي هذا السياق فإنّ توقّعات نسبة نمو الحركة لسنة 2021 أخذت بعين الإعتبار الأرقام المسجّلة إلى غاية نهاية أوت 2021 فقط. وتبعاً لذلك فإنّ هذا التحيين سينعكس على نسب تطوّر الحركة خلال السنوات اللاحقة بما أنّه وقع إعتقاد فرضية نسبة نمو على باقي الفترة الممتدّة إلى غاية سنة 2025 لإسترجاع حجم نشاط الحركة الجوية المسجّل خلال سنة 2019.

✓ **الهدف 4 تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني:**

عملا بمقتضيات منشور رئيس الحكومة عدد 12 المؤرخ في 11 جوان 2021 والمتعلّق بإعداد مشروع ميزانية الدولة لسنة 2022 الذي دعا إلى ضرورة الأخذ بعين الإعتبار مقاربة النوع الاجتماعي في إطار المشروع السنوي للقدرة على الأداء لسنة 2022 بهدف تقليص الفوارق المسجّلة بين الذكور والإناث في نطاق البرنامج، فقد تمّ إختيار هذا الهدف الجديد لتدعيم مشاركة المرأة في قطاع الطيران المدني سيّما وأنّه توجد بعض الإختصاصات التي مازالت تسجّل نقصا ملحوظا في عدد الإناث.

• المؤشر عدد 1 نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات:

يشهد إختصاصي ميكانيكي وفني الطائرات قلة عدد الإناث، كما أنّ إختصاص الطيارين يهيمن فيه عدد الرجال على النساء لذلك تمّ إختيار هذا المؤشر الجديد قصد قياس نسبة مشاركة الإناث في الإختصاصات المذكورة ومحاولة التقليل في الفوارق بين الجنسين.

• إنجازات وتقديرات المؤشر عدد 1 (نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفني الطائرات):

تقديرات			تقديرات 2021	إنجازات 2020	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2024	2023	2022				
%10	%10	%10	%10	%10	نسبة	المؤشر عدد 1: نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفني الطائرات

تتمثل تقديرات مؤشر نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفني الطائرات بالنسبة للسنوات 2022-2023-2024 في نسبة 10% وهي نفس النسبة المحققة بالنسبة لسنة 2020 ويفسر ذلك بعدم وضوح الرؤية خلال السنوات القادمة المذكورة خاصة إذا ما اعتبرنا أنّ تداعيات جائحة كورونا ما زالت متواصلة ولا يمكن إسترجاع حركة النقل الجوي وفق النسق المعهود إلّا ما بعد 2030 بحسب تقديرات المنظمات الدولية ونظرا للوضعية الصعبة لكل شركات الطيران التونسية فمن الصعب القيام بإنتدابات هامة خاصة من الإناث، بل إنّ من أولوياتها العمل في الوقت الحالي على تجاوز أزماتها المالية.

2-2 تقديم أنشطة برنامج الطيران المدني:

تقديرات الإعتمادات للأنشطة لسنة 2021	الأنشطة	دعائم الأنشطة	تقديرات المؤشرات لسنة 2022	الأهداف	برنامج
	-إحداث الهيئة الوطنية للطيران المدني	- تحيين ومطابقة النصوص الوطنية في مجال الطيران المدني مع المتطلبات الدولية خاصة ملاحق المنظمة الدولية للطيران المدني - تحقيق التقارب التشريعي مع الإتحاد الأوروبي في مجال الطيران المدني -إصدار مجلة الطيران المدني الجديدة	%75	تحسين نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني	الطيران المدني

		<p>-تكوين خصوصي لإطارات الإدارة العامة للطيران المدني</p> <p>-تعزيز الموارد البشرية المتخصصة</p> <p>-معالجة الإخلالات المسجلة من قبل فريق تدقيق المنظمة الدولية للطيران المدني</p> <p>- تعزيز مؤهلات سلطة الطيران المدني لتدعم موقعها كسلطة إشراف على منظمة السلامة الجوية وسلطة تعديلية ورقابية على قطاع الطيران المدني، طبقا لتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي</p>			
305 ألف دينار	إنجاز نظام معلوماتي للإدارة العامة للطيران المدني	<p>-نشر الإعلان عن طلب عروض الخاصة بالصفحة</p> <p>-فرز العروض</p> <p>-اختيار العارض صاحب العرض الأفضل</p> <p>-الإطلاق في إنجاز مشروع النظام المعلوماتي لفائدة الإدارة العامة للطيران المدني</p>	40%		
		<p>- مراجعة الشبكة التجارية</p> <p>-إقتناء معدات غيار و تعديلات على أجهزة الطيران</p> <p>- تنفيذ برنامج تسلم 5 طائرات 320أكتوبر</p> <p>- تنفيذ برامج تأهيل ورسكلة لفائدة أعوان شركة الخطوط التونسية</p>	80%	تحسين جودة الخدمات المقدمة للمسافرين بمطار تونس قرطاج الدولي	
		<p>- تنفيذ برنامج تسلم 5 طائرات 320أكتوبر من خلال تعديل مخطط الأسطول وذلك بتسليم 5 طائرات 320أكتوبر بين سنتي 2021-2023 مقابل سحب ما بين 7 و 11 طائرة يفوق سنها 20 سنة خلال نفس الفترة</p> <p>- تفعيل برنامج صيانة الطائرات</p> <p>- اقتناء معدات استغلال</p>	53%		
400 م د	توسعة المحطة الجوية لمطار تونس قرطاج و حمايته من الفيضانات	<p>-العمل على إنجاز أهم المشاريع المتعلقة بالبنية التحتية</p> <p>- مواصلة اتخاذ التدابير وتطبيق الإجراءات الخاصة بالتوقي من جائحة كورونا</p> <p>-تحسين الخدمات المسداة عبر مزيد استعمال التكنولوجيات الحديثة</p> <p>- تثمين الرصيد البشري</p>	20.5%	تنمية النقل الجوي بالمطارات الداخلية	
8,7 م د	-اقتناء وتركيز أربع منارات متعددة الاتجاهات ذات التردد العالي جدا وثلاث أجهزة لقياس المسافات				
1,5 م د	تتمثل الأنشطة في ترسيم عدة مشاريع بميزانية الاستثمار لسنة 2022 من أهمها		32%		
4 م د	-اقتناء وتركيز منظومة متكاملة لقراءة جوارات السفر بكافة المطارات				
	-توسعة وإعادة تهيئة جزئية للمحطة الجوية 2 لمطار تونس قرطاج				

1,5 م د	بناء مغارة شحن جديدة بمحطة شحن البضائع بمطار تونس قرطاج		3%	
	-انتداب قاندي طائرة وميكانيكية طائرات بالنسبة لشركة ياسمين للطيران jasmin airways -تحسين قدرات فنيي طائرات من الإناث من خلال قبول متربصين فنيي طائرات من الإناث من خلال تربصات تدريبية في سنة 2022	-تحسين قدرات فنيي طائرات من الإناث من خلال قبول متربصين فنيي طائرات من الإناث من خلال تربصات تدريبية في سنة 2021 -انتداب فنيي طائرات من الإناث سنة 2021 -وضع خطة لكيفية وشروط انتداب طيارين من الإناث لديهم الخبرة والكفاءة اللازمين لتطوير أنشطة	10%	تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني
	ليست هناك أنشطة بالنسبة لباعثات المشروع نظرا لأن تطوير نسبة باعثات المشروع مرتبط بمجهود جميع الوزارات المعنية لتشجيع النساء على الإستمارة في مجال الطيران المدني		0	

2-3 مساهمة الفاعل العمومي في أداء برنامج الطيران المدني :

يشتمل برنامج الطيران المدني على ثلاثة فاعلين عموميين وهي :

-شركة الخطوط التونسية،

-ديوان الطيران المدني والمطارات،

-شركة الخطوط التونسية السريعة

وتتشارك هذه الشركات في المساهمة في تحقيقها أهم التوجهات والخيارات الإستراتيجية للدولة في مجال الطيران المدني كتطوير النقل الجوي مع المحافظة على متطلبات الأمن والسلامة والبيئة وتحسين البنية التحتية للمطارات وربط بلادنا على مستوى الداخل والخارج وفك عزلتها.

وتمثل شركة الخطوط التونسية السريعة من بين الفاعلين العموميين الهامين لإعتمادها تساهم في تنفيذ إستراتيجية مهمة وزارة النقل واللوجستيك من خلال تنشيط المطارات الداخلية وربطها ببعضها كتتنشيط مطار جربة وقفصة و صفاقس... ولأنها تحصل على دعم من الدولة.

الإعتمادات المحالة من ميزانية الدولة بعنوان سنة 2020	أهم الأنشطة والمشاريع التي سينتج عنها إنجازها في إطار تحقيق أهداف السياسة العمومية	الفاعل العمومي
10 مليون دينار	-تنشيط النشاط الداخلي -تنشيط مطار جربة (خطوط دولية باتجاه أوروبا) -إعادة الرحلات نحو مطار صفاقس وقفصة -إضافة رحلات على خط جربة -تجديد الأسطول بشراء 3 طائرات من نوع ATR72-600 -تكثيف رحلات شارتر -فتح خطوط جديدة نحو مدينة نيس الفرنسية، سنطونة الجزائرية وذلك بالتنسيق مع الخطوط التونسية في إطار التعاون بين الشركتين	شركة الخطوط التونسية السريعة

	<p>-كراء طائرات نفائة لتأمين رحلات دولية بالتعاون مع الخطوط التونسية</p> <p>- مراجعة الشبكة التجارية</p>	شركة الخطوط التونسية
	<p>-اقتناء معدات غيار و تعديلات على أجهزة الطيران</p> <p>- تنفيذ برنامج تسليم 5 طائرات أ320نيو</p> <p>- تنفيذ برامج تاهيل ورسكلة لفائدة أعوان شركة الخطوط التونسية</p> <p>تنفيذ برنامج تسليم 5 طائرات أ320نيو من خلال تعديل مخطط الأسطول وذلك بتسلم 5 طائرات أ320نيو بين سنتي 2021-2023 مقابل سحب ما بين 7 و 11 طائرة يفوق سنها 20 سنة خلال نفس الفترة</p> <p>- تفعيل برنامج صيانة الطائرات</p> <p>- اقتناء معدات استغلال</p>	
	<p>- توسعة المحطة الجوية لمطار تونس قرطاج و حمايته من الفيضانات</p> <p>-اقتناء وتركيز أربع منارات متعددة الاتجاهات ذات التردد العالي جدا وثلاث أجهزة لقياس المسافات</p> <p>-اقتناء وتركيز منظومة متكاملة لقراءة جوازات السفر بكافة المطارات</p> <p>-توسعة وإعادة تهيئة جزئية للمحطة الجوية 2 لمطار تونس قرطاج</p> <p>- بناء مغارة شحن جديدة بمحطة شحن البضائع بمطار تونس قرطاج</p> <p>-العمل على إنجاز أهم المشاريع المتعلقة بالبنية التحتية</p> <p>- مواصلة اتخاذ التدابير وتطبيق الإجراءات الخاصة بالتوقي من جائحة كورونا</p> <p>-تحسين الخدمات المسداة عبر مزيد استعمال التكنولوجيات الحديثة</p> <p>- تثمين الرصيد البشري</p>	ديوان الطيران المدني والمطارات

3-إطار النفقات متوسط المدى لبرنامج الطيران المدني(2022-2024):

الوحدة :الدينار

تقديرات 2024	تقديرات 2023	تقديرات 2022	ق م 2021	إنجازات 2020	البيان
2080	2000	1918	1693	1247	نفقات التأجير
					نفقات التسيير
11420	11000	10606	10420	10417	نفقات التدخلات
					نفقات الإستثمار
					نفقات العمليات المالية
13500	13000	12524	12113	11664	المجموع دون اعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات
13500	13000	12524	12113	11664	المجموع باعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات

شهدت نفقات برنامج الطيران المدني نسبة تطور تقدر بـ 03 % تخص نفقات التأجير و المشاركة في المنظمات الدولية.

برنامج النقل البحري والموانئ

رئيس البرنامج: السيد يوسف بن رمضان

المدير العام للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

1- تقديم البرنامج وإستراتيجيته

1-1- تقديم إستراتيجية البرنامج:

يضطلع قطاع النقل البحري والمواني بالبلاد التونسية بدور هام في دعم البنية الإقتصادية وذلك نظرا لتأمينه نسبة 98% من المبادلات التجارية الخارجية التونسية وما له من تأثير مباشر في النهوض بالصادرات وتعزيز ونقل المسافرين والسياح وعودة الجالية التونسية والمساهمة في تنشيط القطاع السياحي.

وتهدف إستراتيجية تطوير قطاع النقل البحري والمواني أساسا إلى تأمين المبادلات التجارية بجودة خدمات ونجاعة عالية على مستوى كلفة وأجال النقل وإحترام تواتر الرحلات وقواعد سلامة البضائع والمحافظة عليها وملائمة العرض للطلب، وذلك قصد التحكم في السلسلة اللوجستية للنقل ودعم القدرة التنافسية للصادرات والواردات التونسية والمساعدة على جلب الإستثمار الخارجي وإحداث مواطن شغل.

1-1-1- على مستوى النقل البحري

وتتمثل إستراتيجية تطوير قطاع النقل البحري خاصة فيما يلي:

- تطوير الأسطول الوطني البحري بتشجيع الإستثمار في وحدات حديثة ملائمة لحركة الملاحة البحرية الوطنية والدولية وذلك للترفيح في نسبة مساهمته في نقل المبادلات التجارية (تطوير نسبة المساهمة في نقل المبادلات التجارية من 11% إلى 18% سنة 2025).
- تنويع أنشطة النقل البحري من خلال اقتحام نشاط نقل الحاويات وفتح خطوط بحرية جديدة.
- التنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين العموميين التونسيين لتخصيص نقل جزء من وارداتهم وصادراتهم لفائدة الأسطول الوطني التونسي وذلك في إطار عقود نقل.
- تطوير صناعة وصيانة السفن بالتنسيق مع الوزارات الأخرى المعنية بهذا النشاط وذلك للاستفادة من فرص استقطاب السفن الأجنبية للقيام بعمليات الصيانة بتونس وإحداث مواطن شغل إضافية ذات اختصاص تكنولوجي مرتفع.
- الإحاطة بمهنيي قطاع النقل البحري والمواني وإعداد برنامج تأهيل قصد مساندة ودعم قدراتهم التنافسية تجاه الشركات الأجنبية مع تشجيع الشراكة فيما بينهم ومع الأجانب من ذوي الخبرة.

- إعداد مقارب تشريعية وتنظيمية لقطاع النقل البحري والموانئ مع المعايير الدولية والأوروبية وتعزيز الأمن والسلامة البحرية في إطار التعاون.

2-1-1- على مستوى الموانئ

وترتكز استراتيجية تطوير الموانئ أساسا على:

- مواصلة تطوير الموانئ حسب خصوصياتها الفنية وحاجيات الجهة ومشاريعها التنموية بإنجاز مشاريع أرصفة ومحطات مينائية متخصصة.
- إحكام إستغلال البنية الأساسية المينائية الحالية وتطوير الأنشطة التي تتلائم مع محيطها العمراني مثل حركة المسافرين وتطوير نشاط سفن الرحلات البحرية السياحية بموانئ بنزرت، حلق الوادي، سوسة، صفاقس وجرجيس وذلك بإنجاز أرصفة ومحطات متخصصة وفقا لمقترح الدراسة المعدة في الغرض.
- إنشاء بنية تحتية مينائية حديثة وفقا لمتطلبات التحولات الجديدة للنقل البحري، لا سيما من حيث الحجم والتخصص للسفن وذلك من أجل ضمان عبور المبادلات التجارية الحالية والمستقبلية بأقل كلفة وفي أسرع وقت وتوظيف الموقع الجغرافي التونسي لجذب قسط من حركة المسافنة للحاويات في المنطقة.
- تحسين جودة وفاعلية خدمات النقل البحري والموانئ للرفع من القدرة التنافسية للصادرات التونسية من خلال التحكم في التكاليف، وتيسير الإجراءات الإدارية والمينائية ودمج حلقات النقل وتطوير النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية وإستعمال التكنولوجيات الحديثة للاتصال وتبادل المعلومات في الخدمات المينائية والاستغلال (Liasse Transport-Tos)
- تعزيز سلامة وأمن السفن والمرافق المينائية، والملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية، وذلك بهدف تحقيق التنمية المستدامة لقطاع النقل البحري والموانئ.
- ملائمة الإطار القانوني والتنظيمي لأحكام الإتفاقيات البحرية الدولية وتدعيم قدرة المؤسسات قصد تحسين الحوكمة في قطاع النقل البحري والموانئ.
- تنويع وتكثيف التكوين البحري والمينائي طبقا لمتطلبات السوق ودعم فرص العمل وخلق مواطن الشغل وتسهيل الإدماج في الحياة المهنية.

بالرغم من المجهودات التنموية المبذولة في قطاع النقل البحري والموانئ على مستوى تحسين الخدمات وتطوير التشريعات والنصوص التطبيقية إلا أنه لا يزال يشكو من عديد النقائص والصعوبات خاصة منها محدودية الأسطول الوطني البحري (8 سفن تجارية مملوكة) وضعف مساهمته في الحركة البحرية التجارية التي لم تتجاوز 11% سنة 2020 ويعود ذلك أساسا إلى شدة المنافسة التي يواجهها المجهزون البحريون التونسيون على مستوى كلفة إستغلال السفن والإمتثال

لقواعد السلامة والأمن، إلى جانب تراجع نوعية الخدمات بميناء رادس حيث قدرت مردودية عمليات الشحن والتفريغ بـ 4 حاويات/قيان/ساعة و بمعدل مدة إنتظار السفن بمنطقة الإرساء المكشوفة بـ 24 يوم.

كما أن المنشآت المينائية غير ملائمة للتطورات التي عرفتها السفن التجارية على مستوى (الطول، الحمولة والغطاس المائي) إلى جانب بلوغ أغلب الموانئ التجارية طاقتها القصوى ولا تحتوي على مخزون عقاري إحتياطي إضافة إلى قدم معدات الشحن والتفريغ وعدم القيام بالصيانة المستمرة لها.

3-1-1- الأولويات:

تتمثل أولويات برنامج النقل البحري والموانئ في:

- تطوير البنية الأساسية المينائية حتى تتأقلم مع الوضع العالمي الجديد لقطاع النقل البحري والموانئ مساندة المستجديات والتحولات التي تطرأ على قطاع النقل البحري والموانئ قصد تأمين عبور البضائع بأقل كلفة وفي أسرع الأجال بحثا عن المزيد من دعم القدرة التنافسية للصادرات والواردات التونسية.
- تحسين وتطوير الأسطول الوطني البحري للوصول إلى أسواق جديدة ومنافسة المجهزين البحريين الأجانب للرفع من نسبة مساهمة الأسطول الوطني البحري في نقل المبادلات التجارية.
- دعم السلامة والأمن للسفن والموانئ والملاحة البحرية، وحماية البيئة البحرية من التلوث.
- ملائمة الإطار القانوني والتنظيمي الوطني لقطاع النقل البحري والموانئ لأحكام الاتفاقيات البحرية الدولية.
- تأهيل وتطوير المهن المينائية والبحرية ووكلاء العبور.
- ملائمة وتنويع منظومة التكوين طبقا لمتطلبات السوق.
- الاندماج في السياسة الأورو متوسطية في مجال السياسة البحرية المندمجة وتطوير الاقتصاد الأزرق.

2-1- أهم المتدخلين في السياسات العمومية:

- **الإدارات المركزية:**

- الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية

- **المنشآت العمومية:**

- ديوان البحرية التجارية والموانئ
- الشركة التونسية للملاحة
- الشركة التونسية للشحن والترصيف
- الشركة الجديدة للنقل بقرقنة
- شركة ميناء النفيضة

2- أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

2-1- تقديم الأهداف ومؤشرات قياس أداء البرنامج:

- يهدف برنامج النقل البحري والموانئ إلى:
 - تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات
 - تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص
 - تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث

الهدف عدد 1.3: تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات

- تقديم الهدف: يرمي هذا الهدف إلى تعصير البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات لكي تتلائم والتحولات الجديدة التي يشهدها قطاع النقل البحري والموانئ وتوفير خدمات ذات جودة عالية لجميع المتدخلين وذلك حتى يلعب قطاع النقل البحري والموانئ الدور المعهود إليه على أكمل وجه
- تقديم المؤشرات:

✓ **المؤشر عدد 1.1.3** تم اعتماد هذا المؤشر لإبراز مدى حسن استغلال وجاهزية معدات الشحن والتفريغ المتوفرة لدى مقاولي الشحن والتفريغ.

✓ **انجازات وتقديرات المؤشر 1.1.3**

تقديرات			2021	انجازات 2020	العدد المرجعي	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2024	2023	2022					
17	15	12	10	4	15	عدد الحاويات بالساعة	المؤشر عدد 1.1.3: مردودية عمليات الشحن والتفريغ
25	25	25	25	22	25	عدد المجرورات بالساعة	

المصدر: ديوان البحرية التجارية والموانئ

✓ **المؤشر عدد 2.1.3** تم اعتماد هذا المؤشر لإبراز مدى توفر الأرصفة المعدة لاستقبال سفن الدرجة وجودة الخدمات المسداة لفائدتهم (عمليات الشحن والتفريغ، الإرشاد البحري والجر، خدمات شد وفك رباط السفن...) ومدى مرونة الإجراءات المتعلقة بالسفينة وبالبحر والالتزام بمواعيد الإنطلاق وبمدة الرسو المبرمجة.

✓ إنجازات وتقديرات المؤشر 2.1.3

تقديرات			2021	إنجازات	العدد المرجعي	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2024	2023	2022		2020			
0	0	0	0	0	0	%	المؤشر عدد 2.1.3: نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع

المصدر: ديوان البحرية التجارية والموانئ

الهدف عدد 2.3: تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص

- تقديم الهدف: يسعى هذا الهدف إلى تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص لمساهمة أفضل في نقل التبادل التجاري وخلق القيمة المضافة ومواطن الشغل
- تقديم المؤشرات:

✓ **المؤشر عدد 1.2.3** تم اعتماد هذا المؤشر لإبراز مدى استجابة الأسطول الوطني البحري من حيث عدد السفن ونوعيتها لمتطلبات المبادلات التجارية الخارجية، وكذلك مدى التقارب والتنسيق بين الناقلين البحريين التونسيين والشاحنين.

✓ إنجازات وتقديرات المؤشر 1.2.3

تقديرات			2021	إنجازات	العدد المرجعي	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2024	2023	2022		2020			
12	12	12	10	8,3	40	%	المؤشر عدد 1.2.3: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية

المصدر: - الشركة التونسية للملاحة

- الناقلين البحريين التونسيين الخواص

✓ **المؤشر عدد 2.2.3** تم اعتماد هذا المؤشر لإبراز طاقة العرض للنقل البحري و أهمية عدد الخطوط البحرية المنتظمة في جلب الاستثمار الخاص وتشجيعه على الانتصاب في البلاد التونسية في مجال النقل البحري

✓ **انجازات وتقديرات المؤشر 2.2.3**

تقديرات			2021	انجازات	العدد المرجعي	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2024	2023	2022		2020			
43	42	41	40	39	حسب طاقة إستعاب الميناء وتوفر الأرصفة الشاغرة	عدد	المؤشر عدد 2.2.3: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية

الهدف عدد 3.3: تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث:

- تقديم الهدف: يعمل هذا الهدف على تدعيم سلامة وأمن السفن والمرافق المينائية ومقاومة التلوث سعيا إلى الحفاظ على البيئة البحرية والأشخاص والبضائع وتحقيق التنمية المستدامة
 - تقديم المؤشرات:
- ✓ **المؤشر عدد 1.3.3** تم اعتماد هذا المؤشر لإبراز مجهود السلطة البحرية في مراقبة مدى احترام السفن التجارية الرافعة للعلم التونسي لقواعد السلامة المعمول بها وطنيا ودوليا.

✓ **انجازات وتقديرات المؤشر 1.3.3**

تقديرات			2021	انجازات	العدد المرجعي	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2024	2023	2022		2020			
15000	16000	14000	15000	14371	مؤشر نشاط	عدد	المؤشر عدد 1.3.3: عدد معاينات السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية

المصدر: ديوان البحرية التجارية والموانئ

✓ **المؤشر عدد 2.3.3** تم اعتماد هذا المؤشر لتقييم خطة السلطة البحرية فيما يتعلق بالمراقبة المتعلقة بسلامة السفن الأجنبية التي أرسى بالموانئ التونسية في إطار مذكرات التفاهم الإقليمية (مذكرة تفاهم دولة الميناء PSC لدول جنوب وشرق البحر المتوسط (Med MOU))

✓ إنجازات وتقديرات المؤشر 2.3.3

تقديرات			2021	إنجازات	العدد المرجعي	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2024	2023	2022		2020			
30	30	25	23	21,31	15	%	المؤشر عدد 2.3.3: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرسدت بالموانئ التونسية

المصدر: ديوان البحرية التجارية والموانئ

2-2- تقديم أنشطة البرنامج

البرنامج	الأهداف	تقديرات المؤشرات لسنة 2022	الأنشطة	تقديرات الإعتمادات للأنشطة لسنة 2022	دعائم الأنشطة
برنامج النقل البحري والموانئ والخدمات	تعزيز البنية التحتية المينائية وتحسين الخدمات	مردودية عمليات الشحن والتفريغ			<ul style="list-style-type: none"> - إعادة تنظيم استغلال ميناء رادس وتدعيم نجاعة الخدمات المينائية وتهيئة المسطحات وإحداث منطقة لتسلم وتسليم الحاويات والمجرورات منعزلة عن الحرم المينائي. - تقليص مدة مكوث الحاويات بالميناء وتصفية الحاويات ذات المكوث المطول. - الترفيع من نسبة جاهزية معدات الشحن والتفريغ - إرساء العمل بميناء رادس 24/24 ساعة وكامل أيام الأسبوع.
		12 حاويات 25 مجرورات			<ul style="list-style-type: none"> - التزام المصدرين بإيداع المجرورات داخل الميناء في الوقت المحدد. - فصل حركة الحاويات عن حركة المجرورات. - أشغال إعادة تهيئة الطرقات ونظام التنقل بميناء رادس.
		نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع %0			

<p>- مواصلة التنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين التونسيين والعمل على إبرام عقود برامج للنقل البحري</p> <p>- إقرار إمتيازات جبائية لفائدة الناقلين البحريين التونسيين للتشجيع على الاستثمار في سفن جديدة</p>			<p>مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية</p> <p>12</p>	<p>تدعيم وتطوير الأسطول الوطني البحري وتشجيع الاستثمار الخاص</p>	
<p>- تنمية نشاط الحاويات بميناء صفاقس (إستكمال إنجاز دراسة تنمية نشاط الحاويات بميناء صفاقس)</p>			<p>عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية</p> <p>41</p>		
<p>- تكوين ضباط البحرية التجارية</p> <p>- استكمال وضع حيز التفعيل النظام المندمج لخدمات البحرية التجارية (SIMM)</p> <p>- مواصلة تحيين النصوص القانونية والترتيبية الوطنية للملائمة مع الاتفاقيات المصادق عليها</p>			<p>عدد معاينات السلامة والأمن ومقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية</p> <p>14000</p>	<p>تدعيم السلامة وأمن السفن والمرافق المينائية</p>	

<p>- تكوين ضباط البحرية التجارية المكلفين بعمليات المراقبة</p> <p>- تفعيل برامج التعاون في مجال سلامة الملاحة البحرية مع الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية</p>			<p>نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية</p> <p>25</p>	<p>ومقاومة التلوث</p>	
--	--	--	---	-----------------------	--

3-2- مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج:

مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج وحجم الاعتمادات المحالة

الوحدة: ألف دينار

الاعتمادات المحالة من ميزانية الدولة بعنوان سنة 2022	أهم الأنشطة والمشاريع التي سيتولى إنجازها في إطار تحقيق أهداف السياسة العمومية	الفاعل العمومي
2 000	في إطار إقتناء سفينة أحادية الهيكل لضمان خدمات نقل سريعة بين صفاقس وقرقنة في جميع الظروف المناخية وبغاية المساهمة في تنمية جزر قرقنة، برمجت الشركة - صنع أرصفة عائمة	الشركة الجديدة للنقل بقرقنة

3- إطار نفقات البرنامج متوسط المدى 2024-2022:

لإعداد إطار النفقات متوسط المدى 2024-2022 للبرنامج تم العمل على مواصلة دعم
النقل البحري على متن عبارات الشركة الجديدة للنقل بقرقنة ونفقات شركة ميناء
النفیضة

إطار النفقات متوسط المدى (2024-2022) التوزيع حسب طبيعة النفقة (اعتمادات الدفع)

تقديرات 2024	تقديرات 2023	تقديرات 2022	ق م 2021	إنجازات 2020	بيان البرنامج
2259	2259	2 240	1972	1821	نفقات التأجير
417	417	412	400	400	نفقات التسيير
22324	22324	22129	17065	19371	نفقات التدخلات
-	-	-	-	-	نفقات الاستثمار
-	-	-	-	-	نفقات العمليات المالية
-	-	-	-	-	بقية نفقات
25000	25000	24 781	19437	21591	المجموع بدون اعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات
25000	25000	24 781	19437	21591	المجموع باعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات

Commenté [DR1]:

برنامج القيادة والمساندة

1- تقديم البرنامج واستراتيجيته:

يمثل برنامج القيادة والمساندة العمودي الفقري لوزارة النقل لما يقدمه من دعم مادي وإداري وفني لبقية البرامج الأخرى والتنسيق بينها وذلك بتوفير الوسائل المادية والخدمات الضرورية وتنمية الموارد البشرية باعتبارها العنصر الرئيسي لتأهيل الإدارة وتحسين جودة خدماتها، إضافة إلى التحسين من مستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات وتركيز منظومات تصريف لتدعيم استخدام التكنولوجيات الحديثة للمعلومات ووضعها على ذمة مختلف المتدخلين في القطاع.

وفي هذا الصدد، تم العمل على تركيز هيكله إدارية عصرية بهدف دعم الموارد البشرية وإدخال التقنيات الحديثة من وسائل وبرمجيات ووضعها على ذمة مختلف المتدخلين في القطاع نظرا للدور الذي يضطلع به على مختلف المستويات الاقتصادية والاجتماعية حيث يفتح آفاقا لنمو قطاعات الإنتاج واندماج الاقتصاد الوطني في الدورة الاقتصادية العالمية بما يعزز قدرته على الرفع من التصدير ودفع الاستثمار خاصة باستقطاب الاستثمار الخارجي وبالتالي بلوغ مستوى أرفع للتشغيل.

1.1 تقديم إستراتيجية البرنامج

تتضمن استراتيجية برنامج القيادة والمساندة دعم أساليب الإشراف على المؤسسات العمومية عبر متابعة مشاريع القطاع وأهداف الشركات من خلال عقود البرامج علاوة على متابعة المؤشرات المالية لهذه المؤسسات مع السهر على حسن تنظيمها وتطوير وظائف التخطيط والاستشراف عبر بلورة محتوى المخططات الخماسية للتنمية في ميدان النقل وإعداد الدراسات القطاعية التي تهدف إلى ضبط استراتيجية قطاع النقل على المدى القريب والمتوسط والبعيد وتحديد خارطة طريق واضحة المعالم للإنجاز والعمل على متابعة تنفيذ الاستراتيجية من قبل جميع الهياكل المتدخلة. كما تتضمن استراتيجية برنامج القيادة والمساندة العمل على:

- تفعيل دور الوزارة كقاطرة لتطوير اللوجستية ببلادنا باعتبار تأثيرها المباشر في تحسين أداء قطاع النقل بمختلف أنماطه وتعزيز القدرة التنافسية للاقتصاد الوطني واستقطاب الاستثمارات الأجنبية،

- تنفيذ مهمات التفقد والتدقيق لبعض أوجه التصرف بالمنشآت العمومية للنقل ومتابعة تقارير الرقابة الصادرة عن بعض الهيئات الأخرى، الشؤون القانونية والتصريف في الوثائق العمومية والأرشيف، أنشطة التعاون الدولي المشتركة وأنشطة التعاون الثنائي ومتعدد الأطراف لمختلف أنماط النقل.

2.1 تقديم خارطة البرنامج

يتمثل أهم المتدخلين بالنسبة لبرنامج القيادة و المساندة :

- كل الإدارات المركزية والجهوية الداعمة و المساندة للسياسات العمومية للمهمة من ذلك الإدارات العامة المرتبطة بالإشراف والميزانية والمنظومات الإعلامية .
- المعهد الوطني للرصد الجوي بإعتباره أهم فاعل عمومي

2- أهداف ومؤشرات قياس الأداء الخاصة بالبرنامج:

يرمي برنامج القيادة و المساندة إلى تحقيق الأهداف التالية:

- تحسين التصرف في الموارد البشرية،
- تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود،
- تحسين مستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات وتركيز المنظومات،
- تطوير وظائف التخطيط والدراسات والإشراف على المؤسسات العمومية.

1.2- تقديم أهداف ومؤشرات الأداء:

الهدف 1-4- تحسين التصرف في الموارد البشرية

✓ **المؤشر 1.1.4:** نسبة التأطير :
إن لنسبة التأطير انعكاس هام على أداء العون العمومي نظرا لتنامي التحديات الجديدة للإدارة وهو ما يدعم إمكانيات مؤسسات الدولة لمزيد حوكمة التصرف العمومي في الموارد البشرية والمالية والوسائل العامة.

انجازات وتقديرات المؤشر 1.1.4

تقديرات			2021	إنجازات 2020	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2024	2023	2022				
53	52	51	أكتوبر 2021 1 50.44	57.01	%	مؤشر 1-1-4: نسبة التأطير

تحليل وتوضيح تقديرات المؤشر على مدى الثلاث سنوات
انخفضت نسبة التأطير خلال سنة 2021 بالمقارنة للنسبة المسجلة خلال سنة 2020 ويعود ذلك الى:

- ارتفاع عدد الاطارات المنتمين الى الصنف الفرعي 2 فما فوق الواقع الحاقهم لدى المؤسسات و المنشآت العمومية،
 - احالة عدد من الاطارات على التقاعد (النسبي ، من أجل الوفاة، العادي) دون تعويضهم،
 - ضعف عدد الخطط المرخص فيها للترقية مقارنة بعدد الاعوان الذين يستجيبون لشروط الترقية الى الصنفين 1 و 2 .
- علما أن هذه النسبة قد تسجل ارتفاعا خلال سنة 2022 و ذلك اثر تفعيل تراخيص الانتدابات الواردة بقانون المالية سنة 2020 و تفعيل مناظرات الترقية الاستثنائية الخاصة بالسلك الاداري المشترك.

✓ **المؤشر 1-4-2:** نسبة الاعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الاقل:

ان تحقيق جودة العمل الاداري يتطلب التكوين المتواصل لتنمية مهارات وقدرات الأعوان العموميين ليتمكنوا من التكيف مع التطورات والتحديات التي تجاهاها الإدارة ويعد التكوين أداة لتحسين الأداء عن طريق الرفع من قدرة الاعوان العموميين على انجاز مهامهم.

■ انجازات وتقديرات المؤشر 2-1-4

تقديرات			2021	إنجازات 2020	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2024	2023	2022				
49.5	49	48	أكتوبر 37.2	23.44	%	المؤشر 2-1-4: نسبة الاعوان المنتفعين بدورة تكوين واحدة على الاقل

تحليل وتوضيح تقديرات المؤشر

يلاحظ أنه تم بالنسبة لسنة 2020 انخفاض ملحوظ في نسبة الأعوان الذين انتفعوا بدورات تكوين مقارنة بسنة 2019 لتصل إلى حدود 23,44 % ذلك أنه تم الاكتفاء بتنظيم دورات تكوينية

لفائدة الإدارات الجهوية خلال شهر سبتمبر 2020 بالتنسيق مع مركز تونس للأقطاب التكنولوجية الذكية إلى جانب بعض الدورات التكوينية بمقر الوزارة خلال شهري جوان وجويلية 2020 .

مع العلم أنه تم الإعلان عن استشارة دورات تكوينية لفائدة أعوان وإطارات وزارة النقل واللوجستيك خلال شهر أوت 2020 وإعداد محضر تقييم العروض والتأشير عليه من قبل مكتب مراقبة المصاريف العمومية إلا أنه تم العدول عن تنفيذ بقية برنامج التكوين في ظل التغيرات التي شهدها الوضع بعد تفشي فيروس كورونا، هذا، إلى جانب عدول عديد المؤسسات التكوينية عن برمجة دورات تكوينية على غرار المركز الوطني للإعلامية ومؤسسة الأرشيف الوطني. وقد تمّ صرف أكثر من نصف المبلغ المخصص لملتقيات التكوين سواء عن طريق تنظيم دورات تكوينية مباشرة بمقر الوزارة أو على مستوى الجهات.

ستواصل الإدارة خلال سنة 2022 العمل على تدعيم وتكثيف الدورات التكوينية الموجهة للإطارات والأعوان التابعين للإدارات الجهوية للنقل وتخصيص جزء أكبر من الاعتمادات المخصصة للغرض مع الحرص على تشريك بقية الأصناف من الأعوان على غرار العملة والتي لا يتم اعتبارها ضمن احتساب المؤشر المتعلق بالتكوين الذي يقتصر على الأعوان من صنف 3 فما فوق وهو ما يتجه مراجعته.

■ الهدف 4-2- : كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية

✓ **المؤشر 1.2.4:** ترشيد نفقات صيانة السيارات الإدارية والتخفيض في كلفتها السنوية

✓ إنجازات وتقديرات المؤشر 1.2.4

التقديرات			2021	الإنجازات 2020	الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2024	2023	2022				
90000	80000	75000	سبتمبر 2021 (96.220)	73.562	أ.د	المؤشر 4-2-1: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية

تواصلت كلفة صيانة وسائل النقل في الارتفاع خلال سنة 2021 حيث تم إنجاز نفقات هامة بلغت الى موفى شهر سبتمبر 2021 ما قدره 96.220 أ.د ويرجع هذا الارتفاع نظرا لتهمر الاسطول من ناحية و ارتفاع ملحوظ في ثمن قطع الغيار من ناحية أخرى .

تحليل وتوضيح تقديرات المؤشر على مدى الثلاث سنوات

من المتوقع أن تبلغ كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية خلال سنوات 2022-2023-2024 ما بين 75أد و 90 أ.د وذلك بالإعتماد على خارطة طريق تعمل على تجديد الاسطول وتدعيم منظومة الصيانة .

✓ **المؤشر 2.2.4:** تخفيض معدل استهلاك الوقود من قبل سيارات المصلحة مقارنة بعدد الكيلومترات المقطوعة.

■ إنجازات وتقديرات المؤشر 2-2-4

التقديرات			2021	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2024	2023	2022		2020		
7.5	7.7	7.7	أوت 2021 8.2	8.29	ل/100 كم	المؤشر 2-2-4: معدل استهلاك الوقود لسيارات المصلحة

بلغ معدل استهلاك الوقود سنة 2020 8.29 ل/100 كم ومن المنتظر انخفاض هذا المؤشر ليبلغ 8 ل/100 كم سنة 2021 باعتبار المتابعة الدقيقة للاستهلاك اعتمادا على منظومة " Agilis " الخاصة بالبطاقات الذكية للتزود بالموحروقات.

تحليل وتوضيح تقديرات المؤشر على مدى الثلاث سنوات

- بناء على المعطيات المسجلة، تمت مراجعة الأهداف الخاصة بهذا المؤشر لبلوغ معدل استهلاك يقدر بـ 7.7 ل/100 كم سنتي 2022 و 2023 ليستقر المؤشر عند 7.5 ل/100 كم خلال سنة 2024 من خلال:
- ضرورة تجميع جميع الهياكل في بناية واحدة للتقليص من نسبة جولان سيارات المصلحة.
 - مزيد تحسيس الهياكل المركزية بالوزارة لاحترام مواعيد توزيع البريد وتقليص التنقلات اليومية.
 - تكثيف مراقبة أسطول السيارات الإدارية عبر منظومات تحديد المواقع بصفة يومية.
 - تحسيس السواق بضرورة إتباع قواعد السياقة الرشيّدة وعدم الإفراط في السرعة.
 - إيلاء الأهمية اللازمة للصيانة الوقائية والدورية لما لها من انعكاس إيجابي في الاقتصاد في الوقود المستهلك وكذلك دورية تغيير العجلات المطاطية.
 - اعتماد منظومة التصرف في الوقود من خلال البطاقة الذكية "AGILIS" بما يضمن مراقبة وترشيد استهلاك الوقود.

■ **الهدف 3-4-:** تحسين مستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات وتركيز المنظومات

يساهم هذا الهدف في تحسين جودة المعدات الإعلامية بتوفرها وتحقيق التوازن في حسن توزيعها بين مختلف الهياكل وتركيز النظم المعلوماتية بمختلف الميادين لتطوير العمل وضمان توفير المعطيات بالوزارة وتعزيز التبادل الرقمي للوثائق والمعلومات.

■ تقديم المؤشرات :

✓ المؤشر 1.3.5: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات نسبة المعدات الإعلامية (حواسيب وطابعات ومساحات ضوئية) التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات مقارنة بالأسطول

✓ انجازات وتقديرات المؤشر 1.3.5

تقديرات			2021	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2024	2023	2022		2020		
90	85	80	70	95	%	المؤشر 1-3-5 نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات

المؤشر 2.3.5: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.

■ انجازات وتقديرات المؤشر 2.1.1

تقديرات			2021	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قيس أداء الهدف
2024	2023	2022		2020		
100	100	95	80	70	%	المؤشر 2-3-5 نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.

الهدف 4-4- : تطوير وظائف التخطيط والاستشراف

■ تقديم المؤشرات :

✓ المؤشر 1-4-4: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ استراتيجية قطاع النقل

تقديرات			2021	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2024	2023	2022		2020		
3	3	2	2	1	نوعي (*)	المؤشر 1-4-4 مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ استراتيجية قطاع النقل

سيتم خلال الفترة القادمة إبرام عقود برامج بين وزارة النقل والمؤسسات العمومية تحت الإشراف والتي ستعرض على أنظار لجنة المصادقة في إطار برنامج إعادة الهيكلة. إضافة إلى المهام المناطة في عهدتها، ستقوم الإدارة العامة للاستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية بالحرص على متابعة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج أنفة الذكر مع العمل على تجاوز الإشكاليات.

✓ المؤشر 2-4-4: تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات تحت الإشراف

تقديرات			2021	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2024	2023	2022		2020		
50	50	50	25	25	%	المؤشر 2-4-4 تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات تحت الإشراف

سيتم خلال الفترة القادمة إبرام عقود برامج بين وزارة النقل والمؤسسات العمومية تحت الإشراف والتي ستعرض على أنظار لجنة المصادقة في إطار برنامج إعادة الهيكلة. إضافة إلى المهام المناطة في عهدتها، ستقوم الإدارة العامة للاستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية بالحرص على متابعة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج أنفة الذكر مع العمل على تجاوز الإشكاليات.

2.2- تقديم الأنشطة وعلاقتها بأهداف ومؤشرات الأداء:
جدول عدد 6 :
 الأنشطة ودعائم الأنشطة لبرنامج القيادة والمساندة

الوحدة: ألف دينار

البرنامج	الأهداف	تقديرات المؤشرات لسنة 2022	الأنشطة	تقديرات الاعتمادات للأنشطة لسنة 2022	دعائم الأنشطة (تحديد ما بصفة مقتضية، ليست مهام كل هيكل أو إدارة)	
القيادة والمساندة	- تحسين التصرف في الموارد البشرية،	المؤشر 1=57	القيادة	18671	تدعيم التكوين	
		المؤشر 2=51				
	- تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود،	المؤشر 1=62430				تطوير منظومة التصرف في متابعة السيارات
	تحسين مستوى التجهيزات الإعلامية والبنية الاتصالية لتبادل المعلومات وتركيز المنظومات،	المؤشر 2=7,7				العمل على تحسين جاهزية معدات الإعلامية
	تطوير وظائف التخطيط والدراسات والإشراف على المؤسسات العمومية	المؤشر 1=80				رقمنة الإدارة
		المؤشر 2=95				
		المؤشر 1=2				
		المؤشر =50				
			الرصد الجوي	4896		

3.2 - مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج:

تم ادراج نشاط الرصد الجوي ضمن برنامج القيادة والمساندة باعتبار مهامه الافقية في دعم مختلف برامج النقل بتوفير المعلومة اللازمة للملاحة الجوية والبحرية ولتنقل البري.

جدول عدد 7 :

مساهمة الفاعلين العموميين في أداء البرنامج وحجم الاعتمادات المحالة

الوحدة: ألف دينار

الاعتمادات المحالة من ميزانية الدولة بعنوان سنة 2022	أهم الأنشطة والمشاريع التي سيتولى انجازها في إطار تحقيق أهداف السياسة العمومية	الفاعل العمومي
4896	تطوير وظائف الرصد الجوي	المعهد الوطني للرصد الجوي

3- إطار نفقات البرنامج متوسط المدى 2022-2024

جدول عدد 08:

إطار النفقات متوسط المدى (2024-2022) التوزيع حسب طبيعة النفقة (اعتمادات الدفع)

الوحدة : ألف دينار

تقديرات 2024	تقديرات 2023	تقديرات 2022	ق م 2021	إنجازات 2020	البيان
15384	15071	14800	14427	10218	نفقات التأجير
3090	3020	2966	2879	2619	نفقات التسيير
2360	2307	2266	2975	2860	نفقات التدخلات
3666	3602	3535	3005	1113	نفقات الإستثمار
					نفقات العمليات المالية
24500	24000	23567	23286	16810	المجموع دون اعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات

ملحق عدد 1
بطاقة المؤشرات

**بطاقات مؤشرات الأداء
لبرنامج النقل البري**

بطاقة مؤشر الأداء: تطور عدد البقاع المعروضة

رمز المؤشر: 1-1-1

تسمية المؤشر: تطور عدد البقاع المعروضة

تاريخ تحيين المؤشر: 2021/09/16

I- الخصائص العامة للمؤشر

الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تدعيم وتنمية النقل الجماعي
تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر تطور العرض المتعلق بالنقل المنتظم للأشخاص على الطرقات وعلى السكك الحديدية.
نوع المؤشر: مؤشر نشاط
طبيعة المؤشر: مؤشر اقتصادي، مؤشر عرض
التفريعات: المنشآت العمومية للنقل المنتظم للأشخاص (تونس الكبرى وبقية الجهات)

II- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2021	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
*2024	2023	2022		2020		
					نسبة	المؤشر عدد: 1.1.1 تطور عدد البقاع المعروضة
-	4%	7%	4.8%	-4%		- تطور عدد البقاع المعروضة (شبكة الحافلات)
-	2%	8%	5.4 %	-12%		- تطور عدد البقاع المعروضة (الشبكة الحديدية)

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر (بصفة مختصرة):

شهد عدد البقاع المعروضة (شبكة الحافلات) تراجعا خلال سنة 2020 بنسبة 4% مقارنة بسنة 2019 ويعود ذلك إلى عدم تمكن معظم الشركات من تحقيق المؤشر المستهدف في عدد البقاع المعروضة بسبب ترحيل إنجاز الاستثمار المبرمجة بعنوان سنة 2020 إلى السنوات القادمة. ومن المتوقع أن يشهد كذلك هذا العدد ارتفاعا خلال السنوات 2022 و2023 ويعود ذلك خاصة إلى التطور على مستوى العرض وذلك من خلال القيام بالصيانات الضرورية للرفع من نسبة جاهزية علاوة على تنفيذ برنامج الاقتناءات الجديدة بالنسبة لوسائل النقل وكذلك تطور على مستوى عدد المسافرين الذي سيشهد ارتفاعا.

بطاقة مؤشر الأداء: تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

رمز المؤشر: 2-1-1

تسمية المؤشر: عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي الجماعي

تاريخ تحيين المؤشر: 2021/09/16

I. الخصائص العامة للمؤشر

الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص
تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل
العمومي للمسافرين.

نوع المؤشر: مؤشر نشاط

طبيعة المؤشر: مؤشر سلامة/جودة

التفريعات: المنشآت العمومية للنقل المنتظم للأشخاص (تونس الكبرى وبقية الجهات)

II. قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2021	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2024	2023	2022		2020		
تقليص عدد الحوادث			-0.25%	-41%	نسبة	المؤشر 2-1-1 تطور عدد الحوادث على متن وسائل النقل العمومي

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر (بصفة مختصرة):

تم تسجيل انخفاض في عدد الحوادث على وسائل النقل العمومي الجماعي (حافلة، قطار وميترو) سنة 2020 أي بنسبة تراجع ب41% ويعود ذلك إلى جملة من الإجراءات التي اتخذتها وزارة النقل كتدعيم إجراءات السلامة على متن وسائل النقل العمومية. هذا وبالإضافة إلى إجراءات الحجر الصحي الشامل التي كانت من بين أهم العوامل التي ساهمت في تقليص عدد الوفيات. ومن المتوقع تسجيل انخفاض في عدد الإصابات ويعود ذلك بالخصوص إلى دعم سلامة النقل الجماعي للأشخاص وكذلك إلى جملة من الإجراءات التي ستتخذها وزارة النقل كتدعيم إجراءات السلامة على متن وسائل النقل العمومية من خلال عمليات المراقبة وكذلك حرص جميع الأطراف المعنية على دعم ملف السلامة المرورية في إيجاد الحلول المناسبة لرفع التحديات التي تواجهها وسائل النقل العمومي الجماعي على الطرقات.

بطاقة مؤشر الأداء: تطور النقل الحديدي للبضائع

رمز المؤشر: 1-3-1

تاريخ تحيين المؤشر: 2021/09/16

I. الخصائص العامة للمؤشر

الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: دعم النقل الحديدي للبضائع
تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر تطور البضائع المنقولة على السكك الحديدية نوع المؤشر:
مؤشر نشاط
طبيعة المؤشر: مؤشر إقتصادي
التفريعات: الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية

II. قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2021	إنجازات 2020	الوحدة	مؤشرات قياس أداء الهدف
2024	2023	2022				
17%	25%	131%	44%	-36%	نسبة	المؤشر عدد 3.1.1- تطور النقل الحديدي للبضائع (المجموع)
17%	27%	167%	52%	-41%		- تطور نقل الفسفاط
17%	19%	76%	33%	-27%		- تطور نقل للبضائع المختلفة

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر (بصفة مختصرة):

بلغ نشاط نقل الفسفاط خلال سنة 2020 مستوى 1,183 مليون طن مسجلا نسبة انجاز 26 % حيث لم تتمكن الشركة من بلوغ المؤشر المستهدف 4,600 مليون طن كتقديرات سنة 2020. كذلك بالنسبة لنقل البضائع المختلفة الذي سجل نسبة انجاز 31% مقارنة بما تم تقديره لسنة 2020 لنقل حوالي 2,840 مليون طن من بضائع. ويعود هذا الفارق المسجل إلى توقف نشاط نقل البضائع خلال فترات الحجر الصحي الشامل والموجه وكذلك إلى الصعوبات التي تواجه نشاط نقل الفسفاط خاصة خلال السنوات الأخيرة والتي يمكن حصرها بالأساس في تعطيل التنقل على السكك الحديدية جراء الاعتصامات والإضرابات.

ومن المتوقع للسنوات 2021 و2022 و2032 أن يشهد نشاط نقل البضائع تحسنا ويعود ذلك إلى التطورات الخاصة بكل وحدات الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية من حيث الاستثمارات والمجهود التجاري.

**بطاقات مؤشرات الأداء
لبرنامج الطيران المدني**

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1-1-2 نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي الدولي

I. الخصائص العامة للمؤشر

- 1-الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تحسين نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني
- 2 -تعريف المؤشر: يتمثل في مؤشر لقياس مدى الإستجابة لهذه التوصيات والإمتثال للمقاييس والإجراءات الدولية المعمول بها بهدف الإرتقاء بمنظومة الإشراف على السلامة نحو أفضل المستويات من حيث النجاعة والحرفية.
- 3-طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة

II. التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1-طريقة إحتساب المؤشر(Formule):القواعد التي تمّ تنفيذها/القواعد المطلوبة
normes implémentées/normes exigées
- 2-وحدة المؤشر:نسبة مائوية
- 3-مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: إدارة السلامة الجوية
- 4-تاريخ توفر المؤشر: كل سنة
- 5-القيمة المستهدفة للمؤشر: 100%
- 6-المسؤول عن المؤشر: إدارة السلامة الجوية.

III. قراءة في نتائج المؤشر

1-سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			الإنجازات		لوحة	مؤشر قياس الأداء:
2024	2023	2022	2021	2020		
% 100	% 100	% 75	% 70	% 60	النسبة	نسبة تطابق الإطار التشريعي والتنظيمي

2-تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

تمّ تسجيل في سنة 2021 نسبة 70% مقابل نسبة 60% في السنة الفارطة ويفسر ذلك بإصدار بعض النصوص القانونية في مجال الطيران المدني حيث تمّ إستكمال مشروع الأمر المتعلّق بطائرة بدون طيار إلى جانب بعض النصوص القانونية الأخرى في إطار الإستجابة للمتطلبات الدولية وخاصة التوصيات الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي ومواءمة نصوصنا مع الاتحاد الأوروبي في إطار تنفيذ إتفاقية فتح الأجواء ومن المؤمل أن ترتفع هذه النسبة إلى حدود نسبة 75% وذلك على أساس توقّع إستكمال مشروع إصدار مجلة الطيران الجديد بعد إدخال التنقيحات والتعديلات اللازمة مع توقّع إحراز تقدّم كبير في تحقيق التقارب التشريعي بين النصوص الوطنية ونصوص الإتحاد الأوروبي في مجال الطيران المدني وذلك في إطار تنفيذ الإتفاق الأورومتوسطي ذات الصلة، كما تمّ تقدير نفس النسبة 100% بالنسبة لسنوات 2023 و2024 وذلك على أساس معالجة مختلف النقائص المسجلة من قبل فريق التدقيق التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي وخاصة على المستوى التنظيمي من خلال إحداث هيكل مستقل له موارده المالية الذاتية.

3-تحديد أهمّ النقائص المتعلقة بالمؤشر:

هذا المؤشر يمكن من قياس مدى مطابقة النصوص الوطنية لملاحق المنظمة العالمية للطيران المدني ولا يمكن من معرفة مدى ملائمة الإطار التنظيمي للمعايير الدولية المطلوبة كما أنّه لا يعكس مدى ملائمة جُلّ القوانين الوطنية في مجال الطيران المدني خاصة مجلة الطيران المدني لهذه الملاحق المذكورة.

بطاقة مؤشر فيس أداء

رمز المؤشر: 2-1-2 نسبة التقدّم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران

I- الخصائص العامة للمؤشر

1- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تحسين نجاعة الإشراف على سلامة الطيران المدني

2- تعريف المؤشر: يتمثل في مؤشر لقياس مدى الإستجابة لهذه التوصيات والإمتثال للمقاييس والإجراءات الدولية المعمول بها بهدف الإرتقاء بمنظومة الإشراف على السلامة نحو أفضل المستويات من حيث النجاعة والحرفية.

3- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1 - طريقة إحتساب المؤشر (Formule): نسبة الأعمال المنجزة فعلياً/نسبة الأعمال الجمالية اللازمة لإنجاز المشروع

2- وحدة المؤشر: نسبة مائوية

3- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: الإدارة العامة للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي

4- تاريخ توفر المؤشر: كل سنة

5- القيمة المستهدفة للمؤشر: 100%

6- المسؤول عن المؤشر: إدارة السلامة الجوية.

III- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

التقديرات			2021	الإجازات	لوحة	مؤشر قيس الأداء:
2024	2023	2022		2020		
%80	%60	%40*	%10	%0	النسبة	نسبة التقدم في تركيز النظام المعلوماتي في مجال سلامة الطيران

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

تمّ سنة 2021 تسجيل نسبة 10% تبعاً لإحراز تقدّم ملحوظ في هذا الملف حيث تمّ استكمال كراسات الشروط ذات الصلة ونشر طلب العروض ومن المنتظر أن يبدأ التجسيم الفعلي للمشروع خلال سنة 2022 في صورة الحصول على نتائج مثمرة للصفقة، ومن المتوقع بلوغ سنة 2023 نسبة 60% ونسبة 80% سنة 2024.

3- تحديد أهمّ النقاط المتعلقة بالمؤشر:

مؤشر نسبة التقدم في تركيز النظام المعلوماتي للإدارة العامة للطيران لا يمكن من قيس مدى تحسين نجاعة الإشراف على السلامة إلاّ أنّه يفسّر اعتماد هذا المؤشر وإدراجه ضمن الهدف المتعلق بتحسين نجاعة الإشراف لأنّ النظام المعلوماتي مهمّ جدّاً في تحسين أداء الإدارة العامة للطيران المدني وتحسين مهمّة الإشراف.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1-2-2-1 نسبة رضا المسافرين
تاريخ تحيين ا

I-الخصائص العامة للمؤشر

- 1-الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تحسين جودة الخدمات المقدمة للمسافرين بمطار تونس قرطاج الدولي
- 2-تعريف المؤشر: يتمثل في مؤشر لقياس مدى جودة الخدمات المقدمة طيلة مسار الرحلة الجوية والعمل على تحسينها لأن رضا المسافرين من شأنه أن يعكس مستوى الخدمات المسداة سواء بالطائرة أو المطار
- 3-طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité)

II-التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1-طريقة إحتساب المؤشر(Formule):إستبيانات
- 2-وحدة المؤشر:نسبة مائوية
- 3-مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: شركة الخطوط التونسية
- 4-تاريخ توفر المؤشر: كل سنة
- 5-القيمة المستهدفة للمؤشر: 70%
- 6-المسؤول عن المؤشر:شركة الخطوط التونسية.

III-قراءة في نتائج المؤشر

1-سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

تقديرات			إنجازات		وحدة	مؤشر قياس الأداء:
20	20	20	20	20		
80*	80*	80*	80*	* غير متوفر تبعا لتوقف الحر الجوية نتيجة جائحة كوفيد	نسبة	رضا المسافرين

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

تمّ تسجيل نفس النسب في خصوص مؤشر نسبة رضا المسافرين بالسنوات 2021-2022-2023 تبعا لتحسينها بناء على ميزانية شركة الخطوط التونسية و على ضوء الإنجازات لسنة 2021 وهو ما سيؤدي حتما إلى تغيير النسب بالنسبة للسنوات اللاحقة 2022-2023-2024.

3- تحديد أهم النقاط المتعلقة بالمؤشر:

هذا المؤشر غير موضوعي حيث يتم تحديده عن طريق الإستبيانات التي لا تغطي كل اراء المسافرين وبالتالي لا تمكن من إعطاء النسبة الحقيقية لعدم الرضا لأنه أخذ من عينة من المسافرين ولكنه يعكس إلى حد ما رأي الحريف عن الخدمات المقدمة له ثم لا يوجد مؤشر شامل يجمع نسبة رضا المسافرين عن الخدمات المقدمة في الطائرة والخدمات المقدمة في المطار.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2-2-2 نسبة انتظام الرحلات الجوية بمطار تونس قرطاج الدولي

I- الخصائص العامة للمؤشر

- 1- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تحسين جودة الخدمات المقدمة للمسافرين بمطار تونس قرطاج الدولي
 - 2- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من تحديد نسبة الرحلات الجوية التي انطلقت في الأجل المبرمجة (أقل من 15 دق تأخير) مقارنة بالعدد الجملي للرحلات.
 - 3- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité)
- 7

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1 - طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد الرحلات الجوية التي انطلقت في موعيدها المبرمجة (أقل من 15 دق تأخير)/مجموع الرحلات الجوية
- 2- وحدة المؤشر: نسبة مائوية
- 3- المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: عدد الرحلات الجوية التي انطلقت في موعيدها المبرمجة (أقل من 15 دق تأخير)/مجموع الرحلات الجوية
- 4- طريقة تجميع المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: التقارير، الإحصائيات
- 5- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: شركة الخطوط التونسية
- 6- تاريخ توفر المؤشر: كل شهر
- 7- القيمة المستهدفة للمؤشر: 70%
- 8- القيمة المستهدفة حسب البرامج الفرعية: لا شئ

III- قراءة في نتائج المؤشر

شتر قيس الأداء:	حدة	جزات		تقديرات		
		20	20	20	20	20
نسبة انتظام الرحلات الجوية بمطار تونس قرطاج	نسبة	53	60	60*	70*	70*

-تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر:

تم تسجيل سنة 2021 نسبة 60% مقابل نسبة 53% سنة 2022 ويفسر هذا الإرتفاع الطفيف بالعودة التدريجية لانسق الحركة الجوية بعد شبه توقفها سنة 2020 ومن المؤمل أن تشهد نسبة انتظام الرحلات الجوية إرتفاعا متواصلا مع الإرتفاع المطرد لعدد المسافرين لتبلغ سنة 2022 نسبة 60% ونسبة 70% سنتي 2023 و2024.

3-تحديد أهم النقصان المتعلقة بالمؤشر:

هذا المؤشر لايعكس الأسباب الغير المباشرة التي تساهم في عدم انتظام رحلات هذه الشركة من ذلك

تقهقر خدمات شركة الخدمات الأرضية محدودية البنية التحتية للمطارات....ولا يعكس لوحده جودة

الخدمات المقدمة لفائدة المسافرين.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2-3-1 نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للمسافرين

I- الخصائص العامة للمؤشر

1- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تنمية النقل الجوي بالمطارات

2- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطور حركة النقل الجوي للطائرات بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات والعمل على تحسينه ومعالجة الإشكاليات الموجودة بالمطارات خاصة الداخلية التي تعاني من ضعف كبير في الحركة الجوية.

3- طبيعة المؤشر: مؤشر نتائج

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1- طريقة إحتساب المؤشر (Formule): النسبة السنوية للحركة الجوية للطائرات

/ عدد المطارات

2- وحدة المؤشر: نسبة مائوية

3- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات

4- تاريخ توفر المؤشر: كل سنة

5- القيمة المستهدفة للمؤشر: 32%

6- المسؤول عن المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات.

III- قراءة في نتائج المؤشر

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر نسبة تطور حركة النقل الجوي

تقديرات			جزوات		وحدة	مقياس الأداء:
2020	2021	2022	2020	2021		
32*	32*	32*	9.6*	70	نسبة	نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للمسافرين

للمسافرين:

تمّ تسجيل سنة 2021 نسبة 9.6% مقابل نسبة 70%- سنة 2020 ويفسر ذلك بعودة الحركة الجوية بصفة تدريجية بصفة تدريجية وإرتفاع ملحوظ في عدد المسافرين ومن المنتظرين أن يتواصل هذا الإرتفاع خلال سنوات 2022-2023-2024 ليلبلغ نسبة 32% وفق توقعات ديوان الطيران المدني والمطارات.

3-تحديد أهم النقائص المتعلقة بالمؤشر:

هذا المؤشر لا يمكن من قياس أداء ديوان الطيران المدني والمطارات لأنّ ارتفاع وانخفاض الحركة الجوية مرتبط بعوامل خارجة عن الديوان.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2-3-2 نسبة تطور حركة النقل الجوي للطائرات

I- الخصائص العامة للمؤشر

- 1- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تنمية النقل الجوي بالمطارات
- 2- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة تطور حركة النقل الجوي للمسافرين بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات والسعي لتنميته ومعالجة الإشكاليات الموجدة بالمطارات خاصة الداخلية التي تعاني من ضعف كبير في نسبة المسافرين المتوافدين عليها.
- 3- طبيعة المؤشر: مؤشر نتائج

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): النسبة السنوية للمسافرين / عدد المطارات
- 2- وحدة المؤشر: نسبة مائوية
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات
- 4- تاريخ توفر المؤشر: كل شهر
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر: 20.5%
- 6- المسؤول عن المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات.

III- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

تقديرات			إنجازات		
20			20		
20	20	20	20	20	20

20.	20.5*	20.5*	15.1*	59.4	سبة	ة تطور حركة النقل وي للطائرات

2-تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر نسبة تطوّر حركة النقل الجوي للمسافرين:

شهدت سنة 2021 إرتفاعا نسبيا في حركة النقل الجوي للطائرات حيث بلغت نسبة 15.1%مقابل نسبة59.4%- سنة 2020 ويفسر ذلك بعودة الحركة الجوية بصفة تدريجية خاصة بعد إعتقاد بروتكولات صحية صارمة وتعميم التلقيح ضد كوفيد 19 في أغلب الدول ومن المؤمل أن تبلغ نسبة تطور حركة النقل الجوي للطائرات 20.5%خلال السنوات 2022-2023-2024.

3-تحديد أهم النقصان المتعلقة بالمؤشر:

هذا المؤشر لا يمكن من قياس أداء ديوان الطيران المدني والمطارات لأنّ ارتفاع وانخفاض الحركة الجوية مرتبط بعوامل خارجة عن الديوان.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 3-2-3 نسبة تطوّر حركة الشحن الجوي

I- الخصائص العامة للمؤشر

- 1- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تنمية النقل الجوّي بالمطارات
- 2- تعريف المؤشر: يمكّن هذا المؤشر من قياس نسبة تطور حركة النقل الجوّي للبضائع بجميع المطارات التونسية الراجعة بالنظر لديوان الطيران المدني والمطارات.
- 3- طبيعة المؤشر: مؤشر نتائج

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1 - طريقة احتساب المؤشر (Formule): النسبة السنوية للشحن الجوي / عدد المطارات
- 2- وحدة المؤشر: نسبة مائوية
- 3 - مصدر المعطيات الأساسية لإحتساب المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات
- 4 - تاريخ توفر المؤشر: كل شهر
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر: 4%
- 6- المسؤول عن المؤشر: ديوان الطيران المدني والمطارات.

III- قراءة في نتائج المؤشر

- 1 - سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

مؤشر الأداء:	وحدة	جزائر		تديرات	
		20	20	20	20
نسبة تطور حركة الشحن الجوي	نسبة	10.8	3	3	4

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر نسبة تطور حركة الشحن الجوي:

بلغت نسبة تطور حركة الشحن الجوي سنة 2021 نسبة 3% مقابل نسبة 10.8%- سنة 2020 ويفسر ذلك بعودة الحركة الجوية بصفة تدريجية وتحسن نسبة نقل المسافرين والبضائع سيّما وأنّ سنة 2020 عرفت توقف شبه كلي للنقل الجوي مما أثر سلباً على مردود الشحن الجوي ومن المؤمل أن تبلغ نسبة حركة الشحن الجوي نسبة 4% خلال سنوات 2023 و2024.

3- تحديد أهم النقاط المتعلقة بالمؤشر:

يركز هذا المؤشر على نسبة تطور في حين لا يمكن تسجيل نسبة تطور لهذا المؤشر في كل سنة مثلما يبيّنه الجدول أعلاه ويلاحظ عدم وجود إستقرار في النسب نظراً لضعف مردودية الشحن الجوي لوجود عدّة نقاط تحول دون تطوره وضعف المنافسة.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1-4-2-نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات
تاريخ تحيين

I- الخصائص العامة للمؤشر

- 1-الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تعزيز تمثيلية المرأة في قطاع الطيران المدني
- 2 -تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من قياس نسبة مشاركة الإناث في اختصاصات طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات ومحاولة التقليل في الفوارق بين الجنسين.
- 3.-طبيعة المؤشر: مؤشر نتائج

II-التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1 -طريقة احتساب المؤشر(Formule): العدد الجملي للإناث في إختصاصات طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات /العدد الجملي للأعوان في الإختصاصات المذكورة
- 2-وحدة المؤشر:نسبة مائوية
- 4-تاريخ توفر المؤشر: كل سنة
- 5-القيمة المستهدفة للمؤشر: 10%
- 6- المسؤول عن المؤشر: الإدارة العامة للطيران المدني.

III-قراءة في نتائج المؤشر

- 1 -سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر:
*شركات الطيران التي تم اعتماد معطياتها لإحتساب نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفنيي الطائرات:
شركة
jasmin airways،شركة الطيران الجديد،شركة الخطوط التونسية،Tunisavia

تقديرات			2021	جزرات	حدة	مؤشر قياس الأداء:
2024	2023	2022				
%10	%10	%10	%10	%10	سبة	سبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفني الطائرات

2-تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بمؤشر نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفني الطائرات

بلغت إنجازات سنة 2021 نفس النسبة للسنة الماضية وهي نسبة 10% في ما يخص مؤشر نسبة الإناث من طيارين وميكانيكي وفني الطائرات ومن المؤمل تسجيل نفس النسبة بالنسبة للسنوات 2022-2023-2024 ويفسر ذلك بعدم وضوح الرؤية خلال السنوات القادمة المذكورة خاصة اذا ما اعتبرنا أنّ تداعيات جائحة كورونا ما زالت متواصلة ولا يمكن إسترجاع حركة النقل الجوي وفق النسق المعهود إلا ما بعد 2030 بحسب تقديرات المنظمات الدولية ونظرا للوضعية الصعبة لكل شركات الطيران التونسية فمن الصعب القيام بإنتدابات هامة خاصة من الإناث، سيما وأنها لسيت إنّ من أولوياتها بل إنّ أهم أولوية لشركات الطيران في الوقت الحالي هو العمل على تجاوز أزماتها المالية.

3-تحديد أهمّ النقصانص المتعلقة بالمؤشر:

هذا المؤشر لا يمكن من قياس الأداء وإنما يمكن من قياس وتقييم الفوارق الاجتماعية بين الجنسين فحسب ولا يمكن التحكم في هذا المؤشر لأنه لا يمكن لسلطة الإشراف التحكم فيه لأنه راجع بالنظر لشركات النقل الجوي.

**بطاقات مؤشرات الأداء
لبرنامج النقل البحري والموانئ البحرية
التجارية**

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 1.1.3

تسمية المؤشر: مردودية عمليات الشحن والتفريغ

1- الخاصيات العامة

1- تعريف المؤشر: يرمي هذا المؤشر إلى إبراز عدد معدات الشحن والتفريغ و الموارد البشرية المتوفرة لدى مقاولي الشحن والتفريغ و مدى حسن استغلالها بهدف الرفع من مردودية عمليات مناولة البضائع لتحسين جودة هذا النوع من الخدمات المينائية.

2- نوع المؤشر: مؤشر نشاط

3- طبيعة المؤشر: مؤشر فاعلية

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد الوحدات في الساعة (عدد/س)

2- وحدة المؤشر: عدد/س

3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:

- الشركة التونسية للشحن والترصيف

- مقاولي الشحن والتفريغ الخواص

4- تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل أسبوع

5- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2024 يتمثل الهدف في بلوغ 12 حاوية مناولة في الساعة و 24 مجرورة مناولة في الساعة

6- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية

3- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2021	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2024	2023	2022		2020		
17	15	12	10	4	عدد الحاويات بالساعة	مردودية عمليات الشحن والتفريغ
25	25	25	25	22	عدد المجرورات بالساعة	

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

- ◀ من المنتظر أن يحقق مؤشر مردودية عمليات الشحن والتفريغ (الحاويات) معدل نمو سنوي بـ 14% خلال الفترة الممتدة من 2021 إلى 2024
- ◀ من المنتظر أن يحقق مؤشر مردودية عمليات الشحن والتفريغ (المجرورات) إستقرار خلال الفترة الممتدة من 2021 إلى 2024

3- تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر: يعتمد هذا المؤشر في طريقة احتسابه على ساعات العمل الفعلية دون الأخذ بعين الاعتبار مدة التوقف عن العمل

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 2.1.3

تسمية المؤشر: نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع

1- الخصائص العامة

1- تعريف المؤشر: يعكس هذا المؤشر مدى توفر الأرصفة المعد لاستقبال سفن الدرجة و جودة الخدمات المسدات لفائدتهم (عمليات الشحن و التفريغ، الإرشاد البحري و الجر، خدمات شد وفك رباط السفن...) و مدى مرونة الإجراءات المتعلقة بالسفينة و بالبضائع و الإلتزام بمواعيد الإنطلاق و بمدة الرسو المبرمجة.

2- نوع المؤشر: مؤشر نتائج

3- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة

2- التفاصيل الفنية للمؤشر

1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع/عدد سفن الدرجة التي تنطلق آخر الأسبوع

2- وحدة المؤشر: %

3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:

- ديوان البحرية التجارية والموانئ/مستغل الميناء

4- تاريخ توفر المؤشر: بداية كل أسبوع

5- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2023 يتمثل الهدف في تلافي التأخير (0%)

6- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

3- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2021	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2024	2023	2022		2020		
-	-	-	-	-	%	نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع

(-): لا وجود لتأخير

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

← سيشهد مؤشر نسبة سفن الدرجة التي تسجل تأخير عند الانطلاق آخر الأسبوع سيشهد استقرار خلال الفترة الممتدة من 2021 إلى 2024

3- تحديد أهم النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر: ارتباط هذا المؤشر بنوع معين من السفن واقتصار المؤشر على فترة نهاية الأسبوع التي تشهد حركة مكثفة لسفن الدرجة.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1.2.3

تسمية المؤشر: مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية

I. الخصائص العامة

- 1- تعريف المؤشر: يمكن هذا المؤشر من إبراز مدى استجابة الأسطول الوطني البحري من حيث عدد السفن ونوعيتها لمتطلبات المبادلات التجارية الخارجية كما يبين مدى التقارب والتنسيق بين الناقلين البحريين والشاحنين. مع الإشارة وأن نقل المبادلات يتم بواسطة سفن مملوكة ومستأجرة
- 2- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 3- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة

II. التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): حجم المبادلات الخارجية للناقلون البحريون التونسيون/المبادلات التجارية الخارجية البحرية
- 2- وحدة المؤشر: %
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - الشركة التونسية للملاحة
 - المجهزين الخواص
- 4- تاريخ توفر المؤشر: نهاية السنة
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2023 يتمثل الهدف في تحقيق نسبة مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية تقدر بـ 12%
- 6- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

III. قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2021	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2024	2023	2022		2020		
-	-	-	9	8,3	%	مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجية

2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يحقق مؤشر مساهمة الناقلون البحريون التونسيون في نقل المبادلات التجارية الخارجي معدل نمو سنوي بـ 2.94% خلال الفترة الممتدة من 2020 إلى 2023

3- تحديد أهم النقص (limites) المتعلقة بالمؤشر : يحجب هذا المؤشر مساهمة السفن المستأجرة في نقل المبادلات التجارية.

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 2.2.3

تسمية المؤشر: عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية

I. الخصائص العامة

- 1- تعريف المؤشر: يبرز هذا المؤشر طاقة العرض للنقل البحري و أهمية عدد الخطوط البحرية المنتظمة في جلب الاستثمار الخاص و تشجيعه على الانتصاب في البلاد التونسية في مجال النقل البحري
- 2- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 3- طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة

II. التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية.
- 2- وحدة المؤشر: عدد
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - ديوان البحرية التجارية والموانئ
 - أمناء السفن
- 4- تاريخ توفر المؤشر : نهاية السداسي
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2023 يتمثل الهدف في بلوغ عدد خطوط بحرية منتظمة تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية يقدر بـ 38
- 6- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري والموانئ البحرية التجارية

III. قراءة في نتائج المؤشر

- 1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2021	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2024	2023	2022		2020		
43	42	41	40	39	عدد	عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية

- 2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يحقق عدد الخطوط البحرية المنتظمة التي تربط الموانئ التونسية بالموانئ الأجنبية معدل نمو سنوي بـ 3.78% خلال الفترة الممتدة من 2020 إلى 2023

3- تحديد أهم النقائص (limites) المتعلقة بالمؤشر: مؤشر عام؛ لا يبرز هذا المؤشر طاقة العرض التي يوفرها الخط البحري و نوعية السفن المستغلة عليه.

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 1.3.3

تسمية المؤشر: عدد معاينات السلامة و الأمن و مقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية

I- الخصائص العامة

- 1- تعريف المؤشر: يرمى هذا المؤشر إلى إبراز مجهود السلطة البحرية في مراقبة مدى احترام السفن الرافع للعلم التونسي لقواعد السلامة المعمول بها وطنيا و دوليا.
- 2- نوع المؤشر: مؤشر نشاط
- 3- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد معاينات السلامة و الأمن و مقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية
- 2- وحدة المؤشر: عدد
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
- ديوان البحرية التجارية و الموانئ
- 4- تاريخ توفر المؤشر : نهاية السنة
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2023 يتمثل الهدف في تسجيل عدد معاينات السلامة و الأمن و مقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية بـ 18008 معاينة
- 6- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: السلطة البحرية و الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية

III- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) و التقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2021	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2024	2023	2022		2020		
15000	16000	14000	15000	14371	عدد	عدد معاينات السلامة و الأمن و مقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية

2- تحليل النتائج و تقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

من المنتظر أن يحقق عدد معاينات السلامة و الأمن و مقاومة التلوث للسفن الرافعة للراية التونسية معدل نمو سنوي بـ 1.35% خلال الفترة الممتدة من 2020 إلى 2023.

3- تحديد أهم النقصان (limites) المتعلقة بالمؤشر : مؤشر عام؛ لا يتناول هذا

المؤشر نتائج معاينات السلامة التي قامت بها السلطة البحرية

بطاقة مؤشر قيس أداء

رمز المؤشر: 2.3.3

تسمية المؤشر: نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية

I- الخصائص العامة

- 1- تعريف المؤشر: يعمل هذا المؤشر على تقييم خطة السلطة البحرية فيما يتعلق بمراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية في إطار مذكرات التفاهم في مجالات التعاون
- 2- نوع المؤشر: مؤشر نتائج
- 3- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

- 1- طريقة احتساب المؤشر (Formule): عدد السفن الأجنبية التي تم معاينتها/عدد السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية
- 2- وحدة المؤشر: %
- 3- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر:
 - السلطة البحرية
 - ديوان البحرية التجارية والموانئ
- 4- تاريخ توفر المؤشر : نهاية الثلاثي
- 5- القيمة المستهدفة للمؤشر (Valeur cible de l'indicateur): بالنسبة لسنة 2023 يتمثل الهدف في بلوغ نسبة مراقبة لسفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية تقدر ب 30 %
- 6- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: الإدارة العامة للنقل البحري و الموانئ البحرية التجارية

III- قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تقديرات			2021	إنجازات	الوحدة	مؤشرات قيس الأداء
2024	2023	2022		2020		
30	30	25	23	21,31	%	نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية

- 2- تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:
من المنتظر أن يسجل نسبة مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية معدل نمو سنوي بـ 6.27% خلال الفترة الممتدة من 2020 إلى 2023
- 3- تحديد أهم النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر: مؤشر عام؛ لا يتناول هذا المؤشر تقييم نتائج عمليات مراقبة السفن الأجنبية التي أرست بالموانئ التونسية

**بطاقات مؤشرات الأداء
لبرنامج القيادة والمساندة**

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 1-1-4

تسمية المؤشر: نسبة التأطير

I. الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع اليه المؤشر :
2. الهدف الذي يرجع اليه المؤشر: تحسين التصرف في الموارد البشرية
3. تعريف المؤشر: الترفيع في عدد الاطارات مقارنة بالعدد الاجمالي لأعوان الوزارة
4. نوع المؤشر: مؤشر قياس النتائج
5. طبيعة المؤشر: مؤشر كمي

II. التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: عدد الاطارات / العدد الجملي لأعوان الوزارة
2. وحدة المؤشر: نسبة مائوية
3. تاريخ توفّر المؤشر : نهاية كل سنة
4. القيمة المستهدفة للمؤشر: ما بين 50 % و 55 %
5. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الادارية و المالية والوسائل العامة

III. قراءة في نتائج المؤشر

1. لسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2021	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قياس الأداء:
2024	2023	2022		2020		
53	52	51	50.44	57.01	%	نسبة التأطير

تحديد أهم النقائص المتعلقة بالموشر:

- تمكن النقائص في التحديد الصحيح لنسبة التأطير خلال السنوات المقبلة في الاختلاف بين برمجة الانتدابات الضرورية وبين ما سيتم الترخيص فيه من قبل مصالح الإدارة العامة للمصالح الإدارية والوظيفة العمومية برئاسة الحكومة ومصالح وزارة المالية تماشياً مع توجهات الحكومة.

بطاقة مؤشر قياس أداء

رمز المؤشر: 2-1-4

تسمية المؤشر: نسبة الاعوان والاطارات المنتفعين بدورة تكوينية واحدة على الاقل.

تاريخ تحيين المؤشر: أكتوبر 2021

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع اليه المؤشر: القيادة والمساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع اليه المؤشر:
3. الهدف الذي يرجع اليه المؤشر: تحسين التصرف في الموارد البشرية
4. تعريف المؤشر: الترفيع في عدد الاطارات المنتفعين بدورات تكوينية
5. نوع المؤشر: مؤشر قياس النتائج
6. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة
7. التفريعات (حسب الجهات، حسب ال ادارات الجهوية،...): الادارت الامركزية والجهوية التابعة للوزارة

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: عدد الاطارات المنتفعين بدورات تكوينية / العدد الجملي للاطارات.
2. وحدة المؤشر: نسبة مائوية
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الاطارات المنتفعين بدورات تكوينية / العدد الجملي للاطارات
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: مصدر اداري
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الادارة العامة للشؤون الادارية و المالية والوسائل العامة
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: قرابة 50%
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الادارية و المالية والوسائل العامة

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الاجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2021	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2024	2023	2022		2020		
49.5	49	48	اكتوبر 2021 37.2	23.44	%	نسبة الاعوان من صنف أ3 فما فوق المنتفعين بدورة تكوينية واحدة على الأقل

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات انظر تحليل المؤشر

بالنسبة لسنة 2020 لاحظنا تراجع نسبي بالنسبة لمؤشر التكوين لعدم تنفيذ البرنامج بأسره وذلك نظرا لتبعات جائحة كورونا

3. اهم الانشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد 1		
التقديرات (الاعتمادات)، نسبة مانبوية	الانشطة	المؤشرات
بين 45 و50 %	العمل على تنفيذ مخطط التكوين	المؤشر: نسبة الأعوان من أ3 فما فوق المنتفعين بدورة تكوينية واحدة على الأقل

4. تحديد أهم النقائص المتعلقة بالمؤشر

تمكن النقائص بخصوص التحديد الصحيح النسبة الصحيحة خلال السنوات المقبلة في ظل الاختلاف بين برمجة الانتدابات الضرورية والمزعم تكوينهم إضافة الى الاعوان الحاليين وبين ما سيتم الترخيص فيه من قبل مصالح رئاسة الحكومة و المالية تماشيا مع توجهات البلاد،بالإضافة إلى ضرورة قدرة الميزانية على مجابهة الأنشطة التكوينية المزعم برمجتها .

بطاقة مؤشر الأداء: ترشيد نفقات صيانة السيارات الادارية

رمز المؤشر: 1-2-4

I. الخصائص العامة للمؤشر

- الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: ترشيد نفقات صيانة السيارات الإدارية والتخفيض في كلفتها السنوية
- تعريف المؤشر: كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية
- طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité)

II. التفاصيل الفنية للمؤشر

- طريقة احتساب المؤشر (Formule): الكلفة السنوية لصيانة السيارات الإدارية
- وحدة المؤشر: ألف دينار
- مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة
- تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
- القيمة المستهدفة للمؤشر¹ (Valeur cible de l'indicateur): 60 ألف دينار سنة 2021
- المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

III. قراءة في نتائج المؤشر

4. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2021	الإنجازات 2020	الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2024	2023	2022				
90.000	80.000	62430	سبتمبر 2021 (96.220)	73.562	أ.د	المؤشر 1-1-1: كلفة تعهد وصيانة السيارات الادارية.

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر

تواصلت كلفة صيانة وسائل النقل في الارتفاع خلال سنة 2021 حيث تم انجاز نفقات هامة بلغت الى موفى شهر سبتمبر 2021 ما قدره 96.220 أ.د من جملة 60 أ.د مرصودة دينار ويرجع هذا الارتفاع نظرا لتهرم الاسطول من ناحية و ارتفاع ملحوظ في ثمن قطع الغيار من ناحية أخرى. من المتوقع أن تنخفض كلفة تعهد وصيانة السيارات الإدارية خلال سنوات 2022-2023-2024 ما بين 75 أ.د و 90 أ.د ويفسر ذلك بتجديد أسطول العربات ببرمجة شرايات جديدة و لضرورة تدعيم الصيانة الدورية و الوقائية للمحافظة على وسائل النقل.

3. تحديد أهم النقصان (limites) المتعلقة بالمؤشر :

- تعذر إصلاح مجموعة من العربات الإدارية لعدم كفاية الاعتمادات المرصودة.
- تقادم وتهرم أسطول العربات الإدارية بالإضافة إلى عدم تجديد الأسطول.

بطاقة مؤشر الأداء: وترشيد استهلاك الوقود

رمز المؤشر: 2-2-4

I. الخصائص العامة للمؤشر

1. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر : تحسين التصرف في وسائل النقل وترشيد استهلاك الوقود
2. تعريف المؤشر: تخفيض معدل استهلاك الوقود من قبل سيارات المصلحة مقارنة بعدد الكيلومترات المقطوعة.
3. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة (qualité)

II. التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر (Formule): كمية الوقود المستهلكة/عدد الكيلومترات المقطوعة
2. وحدة المؤشر: لتر/100 كم
3. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة
4. تاريخ توفر المؤشر : نهاية كل سنة
5. القيمة المستهدفة للمؤشر² (Valeur cible de l'indicateur): 8/100 كلم سنة 2021
6. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للشؤون الإدارية والمالية والوسائل العامة

III. قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2021	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2024	2023	2022		2020		
7.5	7.7	7.7	أوت 2021 8.2	8.29	ل/100 كم	المؤشر: 1-1-2: معدل استهلاك الوقود لسيارات المصلحة

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر (بصفة مختصرة):

- بلغ معدل استهلاك الوقود سنة 2020 8.29 ل/100 كم ومن المنتظر انخفاض هذا المؤشر ليلبغ 8 ل/100 كم سنة 2021 باعتبار المتابعة الدقيقة للاستهلاك اعتمادا على منظومة " Agilis " الخاصة بالبطاقات الذكية للتزود بالمرحقات.
- بناء على المعطيات المسجلة، تمت مراجعة الأهداف الخاصة بهذا المؤشر لبلوغ معدل استهلاك يقدر بـ 7.7 ل/100 كم سنة 2022 و سنة 2023 ليستقر المؤشر عند 7.5 ل/100 كم خلال سنة 2024 من خلال:
- ضرورة تجميع جميع الهياكل في بناية واحدة للتقليص من نسبة جولان سيارات المصلحة.
 - مزيد تحسيس الهياكل المركزية بالوزارة لاحترام مواعيد توزيع البريد وتقليص التنقلات اليومية.
 - تكثيف مراقبة أسطول السيارات الإدارية عبر منظومات تحديد المواقع بصفة يومية.
 - تحسيس السواق بضرورة إتباع قواعد السياقة الرشيدة وعدم الإفراط في السرعة.
 - إيلاء الأهمية اللازمة للصيانة الوقائية والدورية لما لها من انعكاس إيجابي في الاقتصاد في الوقود المستهلك وكذلك دورية تغيير العجلات المطاطية.
 - اعتماد منظومة التصرف في الوقود من خلال البطاقة الذكية "AGILIS" بما يضمن مراقبة وترشيد استهلاك الوقود.

3. تحديد أهم النقاط (limites) المتعلقة بالمؤشر :

4. تهرم الأسطول مما يؤدي الى ارتفاع استهلاك الوقود.
5. عدم توفر الاعتمادات اللازمة لإجراء الرقابة الوقائية والبعدية للسيارات الإدارية على النحو الأمثل.

نسبة المعدات التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات مقارنة بالأسطول

رمز المؤشر: 1.3.5

I. الخصائص العامة للمؤشر

1. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج القيادة والمساندة
2. تعريف المؤشر: التخفيض في عدد المعدات (حواسيب وطابعات وماسحات ضوئية) التي يفوق عمرها الخمس سنوات.
3. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة.

II. التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: نسبة المعدات (حواسيب وطابعات وماسحات ضوئية) التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات مقارنة بالأسطول.
2. وحدة المؤشر: نسبة مائوية.
3. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي.
4. تاريخ توفر المؤشر: بعد اقتناء وتوزيع المعدات الجديدة.
5. القيمة المستهدفة للمؤشر: 100 % سنة 2024
6. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي

III. قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2021	الإتجازات	الوحدة	مؤشر قيس الأداء
2024	2023	2022		2020		
90	85	80	70	95	%	المؤشر عدد 1.3.5: نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات.

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

تجاوز عمر نصف الأسطول خلال سنتي 2012 و2013 الخمس سنوات.

تمّ خلال سنة 2014 اقتناء 11 طابعة ليزيرية شبكة لفائدة المصالح المركزية والجهوية بوزارة النقل.

تمّ خلال سنة 2015 اقتناء 76 حاسوب مكتبي وطابعة ليزيرية ألوان شبكة و05 ماسحات ضوئية لفائدة المصالح المركزية والجهوية بوزارة النقل، مما رفع نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات إلى 60%.

تمّ خلال سنة 2016 اقتناء 55 حاسوب، مما رفع نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات إلى 70%.

تمّ خلال سنة 2017 اقتناء 40 حاسوب مكتبي و04 طابعات ليزيرية شبكة ألوان و12 طابعة ليزيرية شبكة عادية و06 ماسحات ضوئية بشاحن آلي ومركز بيانات وبقية نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات 70%.

تمّ خلال سنة 2018 اقتناء 35 طابعة ليزيرية و35 ماسح ضوئي ونظرا لانخفاض العدد الجملي للأسطول فإنّ نسبة المعدات الإعلامية ارتفعت إلى 73%. كما تمّ خلال سنة 2018 اقتناء 69 حاسوب مكتبي، إلا أنّ هذا المشروع شهد تأخير بالنظر إلى إعادة الإعلان عن الفصل المتعلق بالحواسيب المكتبية، وقد تمّ خلاص الفصل المتعلق بالحواسيب المكتبية على عنوان سنة 2019.

تمّ خلال سنة 2019 اقتناء 20 حاسوب مكتبي و05 طابعات ليزيرية شبكة ألوان و10 طابعة ليزيرية شبكة عادية وبذلك فإنّ نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات بلغت 78%.

تمّ خلال سنة 2020 الإعلان عن طلب عروض وطني لاقتناء 80 حاسوب و22 طابعة و25 ماسح ضوئي، ومن المنتظر أن تبلغ نسبة المعدات الإعلامية التي لم يتجاوز عمرها الخمس سنوات أكثر من 95%.

بطاقة مؤشر الأداء: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات

رمز المؤشر: 2.3.5

I. الخصائص العامة للمؤشر

1. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج القيادة والمساندة
2. تعريف المؤشر: ادخال التكنولوجيات الحديثة للمعلومات والاتصال في نشاط الوزارة.
3. طبيعة المؤشر: مؤشر جودة.

II. التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: نسبة إنجاز التطبيقات والمشاريع والدراسات مقارنة بالاحتياجات.
2. وحدة المؤشر: نسبة مائوية.
3. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الإدارة العامة للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي.
4. تاريخ توفر المؤشر: عند موفى كل سنة.
5. القيمة المستهدفة للمؤشر: 100 % سنة 2024
6. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي

III. قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2021	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قيس الأداء
2024	2023	2022		2020		
-	100	95	80	70	%	المؤشر عدد 2.3.5: نسبة إنجاز المنظومات والتطبيقات مقارنة بالحاجيات.

2. تحليل النتائج والتقديرات الخاصة بالمؤشر:

العدد الجملي للتطبيقات والمشاريع والدراسات المبرمجة إلى موفى سنة 2023: 06 مشاريع.

نسبة الإنجاز							المشاريع
20	20	20	20	20	20	20	
23	22	21	20	19	18	17	
	100	70				40	1 إنجاز منظومة للتصرف في النقل البحري
	%	%				%	
						100	2 إقتناء منظومة للتصرف في الأرشف
						%	
				100			3 إعداد العناصر المرجعية للنظام المعلوماتي للطيران المدني
				%			
			100	20			4 إنجاز تدقيق في السلامة المعلوماتية
			%	%			
100	70	20					5 إنجاز نظام معلوماتي للطيران المدني
%	%	%					
100	66	33					6 تجسيم التدقيق في السلامة المعلوماتية
%	%	%					

بطاقة مؤشر قيس الأداء

رمز المؤشر : 1-4-4

تسمية المؤشر: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل.

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج القيادة والمساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تطوير وظائف التخطيط والاستشراف
4. تعريف المؤشر: يسعى المؤشر إلى قياس مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل من خلال إعداد الدراسات القطاعية التي تهدف إلى ضبط إستراتيجية قطاع النقل على المدى القريب، المتوسط والبعيد. وكذلك مستوى تنفيذ ومدى تقدم المخطط الخماسي للتنمية لقطاع النقل وعديد الملفات المتعلقة بمواكبة تطور نشاط القطاع والمؤسسات العاملة به.
5. نوع المؤشر: مؤشر نشاط
6. طبيعة المؤشر: مؤشر نوعي
7. التفريعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): المصالح المركزية والمؤسسات العمومية تحت الإشراف

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: مؤشر نوعي
2. وحدة المؤشر: نوعي (1: دون المتوسط، 2: متوسط، 3: جيد، 4: ممتاز)
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: إعداد وتنفيذ إستراتيجية قطاع النقل وإنجاز دراسات عامة.
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقارير.
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: المصالح المركزية والمؤسسات العمومية تحت الإشراف
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 4: ممتاز
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للاستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية.

III قراءة في نتائج المؤشر

1- سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2021	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2024	2023	2022		2020		
3	3	2	2	1	(*) نوعي	المؤشر 1.4.4: مستوى إعداد ومتابعة تنفيذ إستراتيجية قطاع النقل

1: دون المتوسط، 2: متوسط، 3: جيد، 4: ممتاز

✓ تم التقييم النهائي للمخطط الخماسي الخاص بقطاع النقل واللوجستية للفترة 2016-2020 وتم الشروع في إعداد المخطط القادم 2021-2025 بالتنسيق مع المصالح المختصة لوزارة التنمية والإستثمار والتعاون الدولي.

✓ الشروع في تنفيذ مخرجات السياسة الوطنية للتنقلات الحضرية المستدامة PNMU التي تمت المصادقة عليها خلال مجلس الوزراء المنعقد بتاريخ 07 ماي 2020 الرامية أساسا إلى النهوض بمنظومة التنقلات الحضرية من جميع الجوانب المؤسسية، المالية، والحوكمة...

2- أهم الأنشطة المبرمجة لتحقيق القيمة المنشودة للمؤشر:

الهدف عدد4		
المؤشرات	الأنشطة	التقديرات (الإعتمادات) ألف دينار
المؤشر عدد 1.4.4	إعداد المخطط الخماسي 2021-2025	-
	تنفيذ مخرجات السياسة الوطنية للتنقلات الحضرية المستدامة PNMU.	

بطاقة مؤشر قيس الأداء

رمز المؤشر : 2-4-4

تسمية المؤشر: تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات تحت إشراف

I- الخصائص العامة للمؤشر

1. البرنامج الذي يرجع إليه المؤشر: برنامج القيادة والمساندة
2. البرنامج الفرعي الذي يرجع إليه المؤشر: -
3. الهدف الذي يرجع إليه المؤشر: تطوير وظائف التخطيط والاستشراف
4. تعريف المؤشر: يسعى المؤشر إلى دعم أساليب الإشراف على المؤسسات العمومية عبر متابعة مشاريع القطاع وأهداف الشركات من خلال عقود البرامج المزمع إعدادها خلال 2019-2020.
5. نوع المؤشر: مؤشر نتائج
6. طبيعة المؤشر: مؤشر نجاعة
7. التفرعات (حسب الجهات، حسب الإدارات الجهوية...): المؤسسات العمومية تحت إشراف وزارة النقل

II- التفاصيل الفنية للمؤشر

1. طريقة احتساب المؤشر: مجموع نسب الأهداف المنجزة بالنسبة لكل مؤسسة/ العدد الجملي للمؤسسات
2. وحدة المؤشر: نسبة
3. المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: عدد الأهداف المنجزة المضمنة بعقود البرامج بالنسبة لكل مؤسسة
4. طريقة تجميع المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: تقارير نشاط الشركات التي تحت إشراف الوزارة
5. مصدر المعطيات الأساسية لاحتساب المؤشر: الشركات العمومية تحت إشراف وزارة النقل
6. تاريخ توفر المؤشر: نهاية كل سنة
7. القيمة المستهدفة للمؤشر: 100%
8. المسؤول عن المؤشر بالبرنامج: المدير العام للإستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية.

III- قراءة في نتائج المؤشر

1. سلسلة النتائج (الإنجازات) والتقديرات الخاصة بالمؤشر

التقديرات			2021	الإنجازات	الوحدة	مؤشر قيس الأداء:
2024	2023	2022		2020		
50	50	50	25	25	%	المؤشر 4-4-2: تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج للمؤسسات تحت الإشراف

2. تحليل النتائج وتقديرات الإنجازات الخاصة بالمؤشر:

سيتم خلال الفترة القادمة إبرام عقود برامج بين وزارة النقل والمؤسسات العمومية تحت الإشراف والتي ستعرض على أنظار لجنة المصادقة في إطار برنامج إعادة الهيكلة. إضافة إلى المهام المناطة في عهدتها، ستقوم الإدارة العامة للاستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية بالحرص على متابعة تحقيق الأهداف المضمنة بعقود البرامج أنفة الذكر مع العمل على تجاوز الإشكاليات.